



PREMIÈRE QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

Suivi des recommandations du groupe de travail

c) Résultat des travaux de la Commission paritaire maritime (Genève, 22-26 janvier 2001)

Introduction

1. Lors de sa session de mars 1999, le Conseil d'administration a décidé d'inviter la Commission paritaire maritime¹ à entreprendre un examen au cas par cas des instruments relatifs à la sécurité sociale des gens de mer et à lui soumettre ses conclusions, conformément aux recommandations du groupe de travail². En novembre 2000, le groupe de travail a demandé au Bureau de lui soumettre pour information, à sa présente réunion, un document sur le résultat des travaux de la Commission paritaire maritime qui s'est réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001³.

¹ La Commission paritaire maritime se compose de 42 membres. Deux d'entre eux, nommés par le Conseil d'administration du BIT, représentent respectivement le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs du Conseil d'administration. Les quarante autres membres sont désignés par la Conférence internationale du Travail lors d'une session traitant des questions maritimes (la plus récente a eu lieu en 1996), 20 d'entre eux étant sélectionnés par les délégués des armateurs à la Conférence et les 20 autres par les délégués des gens de mer. La commission comprend en outre quatre membres adjoints pour les armateurs et quatre membres adjoints pour les gens de mer. Le Président du Conseil d'administration préside la commission *ex officio*. Cette commission donne des avis au Conseil d'administration sur les questions relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer susceptibles de faire l'objet d'une activité normative.

² Documents GB.274/10/2 et GB.274/LILS/WP/PRS/2.

³ Document GB.279/11/2, annexe I, paragr. 99 et 103.

2. L'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT constituait la première question à l'ordre du jour de la Commission paritaire maritime⁴. Le rapport qui lui était soumis par le Bureau en vue de la discussion de cette question comprenait trois parties. La première partie consistait en un résumé des travaux du groupe de travail et des décisions du Conseil d'administration à l'égard des conventions et recommandations maritimes de l'OIT. La deuxième partie du rapport était consacrée à l'examen des instruments relatifs à la sécurité sociale des gens de mer. Enfin, la troisième partie de ce rapport dressait le bilan de l'ensemble des normes du travail maritime et étudiait les actions pouvant être envisagées pour tenir compte des changements intervenus et garantir la pertinence et l'utilité de ces normes.

1. Vers une convention-cadre sur les normes du travail dans le secteur maritime

3. Le rapport du Bureau soulignait que le non-respect des réglementations sociales constituait le principal point faible de ce secteur dans un contexte caractérisé par une concurrence internationale de plus en plus vive et l'obligation de se conformer à des normes techniques⁵. Il soulignait également que le transport maritime était devenu le premier secteur économique réellement mondialisé et que la réglementation devait pouvoir s'appliquer à l'ensemble du secteur. Le rapport relevait par ailleurs que le nombre de ratifications des conventions maritimes de l'OIT était largement inférieur à celui des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI). En outre, il rappelait que, suite à l'examen entrepris par le groupe de travail, le Conseil d'administration avait conclu que sept conventions maritimes devaient être révisées⁶ et que 12 autres conventions étaient dépassées⁷. La commission était dès lors appelée à examiner les possibilités d'activités normatives futures de l'Organisation dans le domaine maritime, afin d'assurer un travail décent aux personnes employées dans ce secteur.

4. La Commission paritaire maritime a conclu que l'élaboration d'un instrument qui rassemblerait, le plus largement possible, les instruments existants de l'OIT dans un texte consolidé devrait constituer une priorité pour le secteur maritime afin que ces normes

⁴ Document JMC/29/2001/1.

⁵ *Ibid.*, p. 21.

⁶ Il s'agit de la convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921, de la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926, de la convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946, de la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, de la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, de la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970.

⁷ A savoir, la convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920, la convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920, la convention (n° 15) sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs), 1921, la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926, la convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936, la convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936, la convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946, la convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946, la convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946, la convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949, la convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949, et la convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958.

répondent au mieux aux besoins de tous les acteurs de ce secteur⁸. La Conférence pourrait ainsi adopter une convention-cadre dont la première partie contiendrait des dispositions générales et les autres parties porteraient sur des thèmes spécifiques. Chacune de ces parties pourrait être complétée par une ou plusieurs annexes contenant des spécifications détaillées. Les Membres qui ratifieraient la convention-cadre devraient accepter un nombre minimum de ces annexes dont l'acceptation entraînerait la dénonciation des anciennes conventions correspondantes. Dans ses dispositions finales, la convention-cadre pourrait prévoir un mécanisme simplifié d'actualisation des annexes. Enfin, elle pourrait être complétée par une recommandation, des recueils de directives pratiques et de principes directeurs.

5. Dans une résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT, la commission a considéré que le Conseil d'administration devrait constituer un groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime pour aider à l'élaboration du nouvel instrument envisagé. Elle a également demandé au Conseil d'administration de convoquer en 2004 une réunion préparatoire pour une première discussion du projet de nouvel instrument et de convoquer en 2005 une session maritime de la Conférence internationale du Travail. L'ordre du jour de cette Conférence comprendrait la question de la consolidation des instruments maritimes de l'OIT et une discussion générale sur l'évolution du secteur maritime.

2. Examen des conventions et recommandations relatives à la sécurité sociale des gens de mer

6. Comme cela a été le cas pour les autres conventions et recommandations relatives aux gens de mer, un groupe de travail mixte officieux représentant les organisations d'armateurs et de gens de mer s'est réuni à Genève les 20 et 21 mai 1999 et a formulé des propositions à l'égard de cinq conventions et trois recommandations portant sur la sécurité sociale des gens de mer: la convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufage), 1920, la convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, la convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, la convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946, la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, la recommandation (n° 10) sur l'assurance-chômage (marins), 1920, la recommandation (n° 75) sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer, 1946, et la recommandation (n° 76) sur la fourniture de soins médicaux aux personnes à la charge des gens de mer, 1946⁹. Ces propositions ont été communiquées à la Commission paritaire maritime. Ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, le rapport soumis par le Bureau à la commission comprenait également un examen de ces instruments¹⁰. A la lumière de ces deux documents, la Commission paritaire maritime a formulé des recommandations au Conseil d'administration à l'égard de chacun de ces instruments¹¹.

⁸ Résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT. Voir le document GB.280/5, annexe 2.

⁹ Voir la lettre du groupe de travail mixte figurant à l'annexe du présent document.

¹⁰ Document JMC/29/2001/1, pp. 15-20.

¹¹ Document GB.280/5.

- I. **C.56 – Convention sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936**
 C.70 – Convention sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946

7. La convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, ayant révisé la convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, et la convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946, la Commission paritaire maritime a recommandé au Conseil d'administration d'inviter les Etats parties à ces conventions à examiner la possibilité de ratifier la convention n° 165, ratification qui entraînerait de plein droit la dénonciation immédiate, respectivement, des conventions n^{os} 56 et 70.

- II. **C.8 – Convention sur les indemnités de chômage (naufage), 1920**
 C.55 – Convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936
 C.71 – Convention sur les pensions des gens de mer, 1946
 R.10 – Recommandation sur l'assurance-chômage (marins), 1920
 R.75 – Recommandation sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer, 1946
 R.76 – Recommandation sur la fourniture de soins médicaux aux personnes à la charge des gens de mer, 1946

8. Comme il est noté ci-dessus, la Commission paritaire maritime s'est prononcée en faveur de l'adoption d'une convention-cadre sur les normes du travail dans le secteur maritime. Dans cette perspective, la commission a recommandé au Conseil d'administration la révision de la convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufage), 1920, de la convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, de la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, de la recommandation (n° 10) sur l'assurance-chômage (marins), 1920, de la recommandation (n° 75) sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer, 1946, et de la recommandation (n° 76) sur la fourniture de soins médicaux aux personnes à la charge des gens de mer, 1946. Elle a estimé qu'il convenait d'envisager la révision de ces six instruments, au regard de la convention n° 165 et des autres instruments maritimes, dans le cadre de l'élaboration de ce projet d'instrument cadre.

9. Le groupe de travail sur la politique de révision des normes est invité à prendre note des informations figurant dans le présent document.

Genève, le 12 février 2001.

Annexe

Lettre de la Fédération internationale des armateurs et de la Fédération internationale des ouvriers du transport

M. B. Klerk Nilssen
Chef du Service maritime
Bureau internationale du Travail
4, route des Morillons
CH-1211 Genève 22
Suisse

Le 26 août 1999

Cher Monsieur,

Examen des instruments maritimes de l'OIT

Vous n'ignorez pas qu'un groupe de travail mixte représentant les organisations d'armateurs et de gens de mer s'est réuni à Genève les 20 et 21 juillet 1998 pour examiner les instruments maritimes de l'OIT, afin de guider le Groupe de travail sur la politique de révision des normes qui relève de la Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail. Nous n'avons pas achevé nos travaux à cette réunion, et dans notre rapport au Groupe de travail sur la politique de révision des normes nous avons proposé qu'une autre réunion soit organisée afin d'examiner les problèmes relatifs aux normes qui traitent de la sécurité sociale des gens de mer. Nous avons aussi proposé de rédiger ensuite un autre rapport pour le groupe de travail et la Commission paritaire maritime.

Le groupe de travail mixte représentant les organisations d'armateurs et de gens de mer s'est donc réuni de nouveau à Genève les 20 et 21 mai de cette année. Le groupe de travail a constaté qu'un certain nombre d'instruments relatifs à la sécurité sociale maritime avaient été remplacés par la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, mais que cet instrument n'avait recueilli que deux ratifications. Le groupe de travail a réaffirmé les vues exprimées à la réunion précédente, à savoir que la convention n° 165 n'avait guère de chances d'attirer un grand nombre de ratifications dans un avenir proche.

L'examen du groupe de travail a porté sur les conventions n^{os} 8, 55, 56, 70 et 71 et les recommandations n^{os} 10, 75 et 76. Le groupe de travail a noté que tous ces instruments, sauf les conventions n^{os} 8, 55 et 71, avaient été remplacés par la convention n° 165.

Le groupe a convenu que le secteur des transports maritimes a beaucoup changé au cours des deux décennies écoulées, en particulier pour ce qui est de la nationalité des gens de mer. Dans beaucoup de cas – pour ne pas dire presque toujours –, les marins sont maintenant embarqués à bord de navires dont ni le pavillon ni l'armateur n'ont un lien avec leur pays. C'est pourquoi il est si important que les normes qui établissent un bon niveau de protection au regard de la sécurité sociale soient claires et sans équivoque. Les membres du groupe ont aussi convenu que l'OIT ne dispose pas à présent de normes adéquates concernant la sécurité sociale des gens de mer susceptibles d'obtenir une large adhésion et que cette situation n'est pas satisfaisante, s'agissant d'une question aussi importante.

Chacun des trois instruments relatifs à la sécurité sociale maritime encore en vigueur, les conventions n^{os} 8, 55 et 71, traite de questions importantes et certaines de leurs dispositions restent valables aujourd'hui. Cependant, ces instruments sont dépassés à bien des égards et, dans le cas de la convention n° 71, par exemple, qui traite des pensions des gens de mer, ils contiennent des détails

techniques qui ne sont plus pertinents et qui ne sont pas propres à encourager de nouvelles ratifications.

En conséquence, le groupe de travail recommande que les conventions n^{os} 8, 55 et 71 soient ajoutées à la liste des instruments à réviser qui a été dressée à la réunion de l'année dernière. Il appartiendra ensuite à la Commission paritaire maritime d'identifier sur cette liste les instruments dont la révision n'est pas hautement prioritaire.

Nous vous saurions gré de bien vouloir porter cette lettre à l'attention du Groupe de travail sur la politique de révision des normes et d'incorporer les vues qui y sont exprimées dans les rapports qui seront préparés pour la 29^e session de la Commission paritaire maritime.

Veillez agréer, cher Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

(Signé) David Dearsley,
Secrétaire général adjoint,
Fédération internationale des armateurs.

(Signé) Mark Dickinson,
Sous-Secrétaire général,
Fédération internationale des ouvriers du transport.