

**MANUEL**  
**Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de**  
**la convention du travail maritime de 2006 et de**  
**la Sécurité sociale pour les gens de mer**



---

**MANUEL**  
**Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de**  
**la convention du travail maritime de 2006 et de**  
**la Sécurité sociale pour les gens de mer**

---

Copyright © Organisation internationale du Travail 2012  
Première édition 2012

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante : Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel : [pubdroit@ilo.org](mailto:pubdroit@ilo.org). Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Visitez le site [www.ifrro.org](http://www.ifrro.org) afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Manuel : éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : sécurité sociale pour les gens de mer / Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail. – Genève : BIT, 2012  
28 p.

ISBN : 978-92-2-225536-8 (impression)  
ISBN : 978-92-2-225537-5 (web pdf)

International Labour Office ; International Labour Standards Dept.

marine marchande / marin / sécurité sociale / convention de l'OIT / application  
10.05.3

Egalement disponible en anglais : Handbook. Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006. Social security for seafarers (ISBN 978-92-2-125536-9), Genève, 2012, et en espagnol : Manual. Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Seguridad social para la gente de mar (ISBN 978-92-2-325536-7), Genève, 2012.

*Données de catalogage du BIT*

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications et les produits électroniques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante : Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel : [pubvente@ilo.org](mailto:pubvente@ilo.org).

Visitez notre site Web : [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

## Préface

Ce manuel sur la sécurité sociale a été établi par le Bureau international du Travail conformément à un plan d'action sur cinq ans adopté par l'OIT pour 2006 – 2011, le *Plan d'action pour une ratification rapide et étendue et une mise en œuvre effective de la convention du travail maritime de 2006*. Il a été conçu pour aider les pays qui pourraient avoir besoin d'un supplément d'informations ou d'appui technique pour pouvoir ratifier et mettre en œuvre cet instrument particulièrement novateur qu'est la convention (nous désignerons celle-ci par les termes « MLC, 2006 »). Ce que cet instrument a d'inusité réside dans son articulation juridique et sa terminologie, son ambition d'exhaustivité, ses domaines de flexibilité, et aussi dans ses dispositions plus développées concernant son application et son exécution.

Cette vocation de la MLC, 2006 à l'exhaustivité, à travers la consolidation des 37 conventions – sans compter les recommandations correspondantes – adoptées par l'OIT dans ce domaine depuis 1920, peut représenter un défi pour certains pays. La convention concentre dans un seul et même instrument un large éventail de matières relatives au travail maritime – âge minimum d'admission au travail, conditions d'aptitude, services de recrutement et de placement, rapatriement des marins, logement à bord, santé et sécurité au travail, sécurité sociale, inspection du travail maritime, certification et contrôle par l'État du port. Souvent, ces matières rentrent dans la compétence d'une institution ou d'un ministère différent et sont réglées par des instruments législatifs différents dans chaque pays.

La protection de sécurité sociale est sans doute l'un des aspects les plus critiques du travail décent mais aussi l'un de ceux qui sont le plus complexe à mettre en œuvre, en particulier dans un secteur aussi mondialisé que peut l'être le secteur maritime, où travailleurs et employeurs sont souvent basés dans des pays différents, caractérisés par des conceptions différentes de la sécurité sociale et des niveaux de développement économique et social non moins différents. La MLC, 2006 comporte une série de dispositions qui a trait à une protection sociale plus immédiate, fondée sur la responsabilité de l'armateur et qui couvre les soins médicaux pendant la période d'emploi. Cet aspect n'a pas suscité de difficultés appréciables. Par contre, dans beaucoup de pays, assurer le soutien complémentaire essentiel afférent à la couverture des risques à plus long terme en garantissant une couverture sociale aux gens de mer et leurs ayants droits après la fin de leur période d'emploi ou en cas d'interruption de celle-ci s'avère un problème majeur. Une telle protection sociale est assurée principalement par l'État où le marin a sa résidence ordinaire mais il peut n'y avoir, dans les pays concernés, aucun système de sécurité sociale fondé par l'État et ce, pour quelque catégorie de travailleurs que ce soit. En outre, dans beaucoup de pays – y compris ceux qui ont, pour leurs nationaux et les personnes résidant sur leur territoire, des systèmes de sécurité sociale avancés – des problèmes peuvent se faire jour par rapport à l'extension d'une protection sociale adéquate aux gens de mer qui travaillent à bord des navires battant leur pavillon mais qui sont originaires de pays n'assurant à leurs nationaux ou aux personnes résidant sur leur territoire qu'une protection sociale minimale, voire inexistante.

La couverture prescrite par la règle 4.5 de la MLC, 2006 et la partie code correspondante doit s'étendre au minimum à trois domaines, qui doivent tous être indiqués au Directeur général du BIT au moment de la ratification de la convention. Ces domaines complètent ceux qui sont déjà couverts par d'autres dispositions en vertu des obligations de l'État du pavillon, notamment pour ce qui est des soins médicaux et de la responsabilité de l'armateur à cet égard, évoquée plus haut.

Ce manuel contient un modèle de dispositions nationales inspiré d'un autre modèle, plus étendu, publié par le BIT.<sup>1</sup> Ce modèle de dispositions nationales accompagné de commentaires a été élaboré pour répondre à la demande d'un certain nombre de gouvernements désireux de disposer d'un « modèle de législation », à l'instar de ce que certaines organisations du système des Nations unies proposent dans d'autres domaines. Néanmoins, comme expliqué dans l'extrait du commentaire du manuel, ce modèle de dispositions nationales ne prétend pas être une législation modèle, au sens que l'on attribuerait à un projet de législation standard prêt à être adopté comme tel. Un projet de dispositions d'une telle nature serait en effet bien incapable de tenir compte des différences qui existent entre les différents pays. Cela est particulièrement vrai en matière de sécurité sociale, où l'étendue des obligations prévues par la MLC, 2006 dépend de la situation du pays considéré. En outre, tout en étant centrée sur l'État dans lequel le marin a sa résidence habituelle, la convention incite également tous les États à envisager de prendre des dispositions prévoyant une couverture de tous les gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon. Il y aura probablement des variantes d'un pays à l'autre, non seulement quant à l'étendue de la protection mais encore quant aux moyens destinés à assurer cette protection ; les pays sont libres de choisir parmi un vaste éventail de mécanismes : lois et règlements, conventions collectives, accords bilatéraux ou multilatéraux, régimes à contributions privées ou publiques, par exemple.

<sup>1</sup> *Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 – Modèle de dispositions nationales*. Manuel. BIT, Genève, 2012. ISBN 978 – 92 – 2 – 225 538 – 2.

La réalisation de ce manuel n'aurait pas été possible sans le soutien en termes de coopération technique de membres de l'OIT. On mentionnera en particulier le soutien apporté à la réalisation de ce manuel sur la sécurité sociale par le gouvernement suédois, à travers le programme de partenariat OIT/Suède 2009- 2013.

Cleopatra Doumbia-Henry  
Directrice du Département  
des normes internationales du travail

## Remerciements

Ce manuel a été établi sous la direction de Cleopatra Doumbia-Henry, avec le concours de Ursula Kulke, Kroum Markov et Emmanuelle St-Pierre Guilbault, spécialistes de la sécurité sociale des départements Sécurité sociale et Normes internationales du travail du Bureau international du Travail, avec l'assistance de Dominick Devlin et Moira L McConnell, conseillers spéciaux de l'OIT sur la convention du travail maritime de 2006. Il convient également de mentionner le rôle joué par Irma Godoy, documentaliste du département, dans la supervision des diverses étapes de son édition.

Le Bureau international du Travail est particulièrement redevable au gouvernement suédois pour sa contribution financière, à travers l'Agence suédoise pour le développement international, aux coûts afférents à la production de ce manuel et de ressources apparentées, dont le manuel intitulé *Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 – Modèle de dispositions nationales*, destinées à soutenir les étapes essentielles de la mise en œuvre au niveau national de la *convention du travail maritime, 2006*.



## Table des matières

<b>Préface</b> .....	<b>V</b>
<b>Remerciements</b> .....	<b>VII</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>Partie 1 : La protection sociale et la sécurité sociale pour l'OIT</b> .....	<b>3</b>
1.1 La sécurité sociale en tant que droit de l'homme.....	3
1.2 La nécessité d'une protection sociale dans le secteur du travail maritime .....	4
1.3 Jeter les fondements de la MLC, 2006 – 85 années d'activité normative en matière de sécurité sociale dans le secteur maritime international .....	5
<b>Partie 2 : la convention du travail maritime de 2006 et la sécurité sociale</b> .....	<b>7</b>
2.1 Vue d'ensemble de la structure de la MLC, 2006.....	7
2.2 Protection sociale et sécurité sociale dans la MLC, 2006.....	9
2.2.1 Le droit à la protection sociale.....	9
2.2.2 Application et respect des dispositions concernant la protection sociale .....	9
2.2.3 Arrière-plan de l'adoption des dispositions de la MLC, 2006 concernant la protection de sécurité sociale .....	9
2.3 Les prescriptions générales de la MLC, 2006 – La règle 4.5.....	10
2.3.1 Les obligations spécifiques découlant de la MLC 2006 – la norme A4.5 .....	11
2.3.2 Flexibilité intégrée .....	13
2.3.3 Responsabilités de l'État du pavillon à l'égard des gens de mer non ressortissants/non-résidents .....	13
2.4 Mise en œuvre de la MLC, 2006 : situations nationales différentes.....	15
2.4.1 Obligations des pays déjà dotés d'un système de sécurité sociale .....	15
2.5 Les obligations minimales des pays qui ne se sont pas encore dotés d'un système de sécurité sociale .....	16
<b>Partie 3 : Annexes et autres sources d'information sur la sécurité sociale</b> .....	<b>17</b>
Annexe 1 : Notes explicatives sur les règles et le code de la convention du travail maritime de 2006.....	18
Annexe 2 : Règle 4. 5, norme A4. 5 et principe directeur B4. 5 .....	19
Annexe 3 : Modèle de dispositions nationales.....	21
Annexe 4 : Addendum aux commentaires sur le projet recommandé de convention du travail maritime relatifs à la réglementation 4.5 (Sécurité sociale) .....	25
Annexe 5 : Tableau des ratifications de la convention n° 102 concernant la sécurité sociale (norme minimale), 1952.....	27



## Introduction

Ce manuel a été conçu pour aider les Membres de l'Organisation internationale du Travail à prendre les dispositions imposées par leurs responsabilités en matière de sécurité sociale pour les gens de mer telles qu'elles découlent de la convention du travail maritime de 2006 (MLC, 2006). Sa finalité est de fournir dans ce domaine les éléments de fond nécessaires ainsi que des informations pratiques et des éléments d'orientation aux administrations gouvernementales dont relève l'application de la MLC, 2006 dans le pays et aux partenaires sociaux qui s'associent à cette démarche. Ce manuel a été élaboré en réponse à une demande exprimée en 2006 par la 94<sup>e</sup> Conférence internationale du Travail dans le but de promouvoir la mise en place de dispositifs de protection sociale et de sécurité sociale effectifs au bénéfice des gens de mer, et l'élaboration des instruments qui s'y rapportent.<sup>1</sup> Il vise également à répondre aux préoccupations exprimées par les mandants de l'OIT par rapport aux difficultés rencontrées dans la maîtrise des mesures à mettre en place pour une mise en œuvre appropriée des dispositions de la MLC, 2006 relatives à la sécurité sociale.<sup>2</sup>

*Il convient de souligner que les informations présentées ont vocation à servir de ressources pratiques à toute administration gouvernementale qui le jugera opportun. En toutes circonstances, la législation nationale pertinente ou les conventions collectives applicables ou autres mesures assurant la mise en œuvre de la MLC, 2006 restent et demeurent la seule forme d'expression des prescriptions nationales qui fasse autorité.*

Ce manuel est divisé en trois parties, dont la troisième inclut cinq annexes.

**La partie 1** donne une vue d'ensemble de la nature et de l'importance de la sécurité sociale ainsi que du rôle de l'OIT dans la consolidation de ce droit de l'homme fondamental, avec une attention particulière pour les besoins des gens de mer dans ce domaine. Elle se termine par un aperçu rapide des 85 années d'activité normative de l'OIT en matière de sécurité sociale pour les gens de mer, jusqu'à la MLC, 2006.

**La partie 2** est centrée sur la MLC, 2006 et, plus particulièrement, les dispositions de cet instrument qui concernent la protection sociale et la sécurité sociale. **La section 1** apporte des informations sur la structure de la MLC, 2006, les différents degrés de la conformité dont les États ayant ratifié cet instrument doivent faire preuve quant à son application, et la place occupée par la protection sociale et la sécurité sociale dans celui-ci. **Les sections 2, 3 et 4** sont consacrées aux prescriptions des dispositions de la MLC, 2006 qui ont trait spécifiquement à la sécurité sociale et à leurs implications pour les États ayant ratifié en ce qui concerne les gens de mer qui résident habituellement sur leur territoire. On y examine également les responsabilités de l'État du pavillon à l'égard des gens de mer ne résidant pas sur son territoire qui travaillent à bord des navires battant son pavillon. **La section 5** propose plusieurs exemples de systèmes nationaux de sécurité sociale couvrant les gens de mer y compris, dans certains cas, les personnes à leur charge, conformément à ces dispositions, pour une meilleure compréhension des approches qui ont été suivies dans différents pays pour donner suite à ces prescriptions.

**La partie 3** comporte des références au site Web et à d'autres publications qui peuvent être utiles. Elle comprend cinq annexes fournissant un supplément d'information de fond, d'outils et de ressources telles que les dispositions de la MLC, 2006 ayant trait à la sécurité sociale, un canevas de rapport et un modèle de dispositions nationales qui peuvent intéresser certains Membres.

<sup>1</sup> Résolution concernant la sécurité sociale, CIT, 94<sup>e</sup> session (maritime), février 2006.

<sup>2</sup> Voir par exemple paragraphe 47 du document de travail établi en vue de la réunion de la commission préparatoire tripartite sur la convention du travail maritime, 2006, Genève, 20 – 22 septembre 2010.



## Partie 1 : La protection sociale et la sécurité sociale pour l'OIT

La sécurité sociale est inscrite en tant que droit de l'homme dans la *Déclaration universelle des Droits de l'Homme*<sup>3</sup> ainsi que dans les autres grands instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme adoptés sous les auspices des Nations Unies. L'extension progressive de la sécurité sociale à tous ceux qui en ont besoin est aussi au cœur de la mission constitutionnelle de l'OIT. Dans le droit-fil de cette mission, l'OIT a adopté un certain nombre de normes (conventions et recommandations) internationales qui ont elles-mêmes guidé l'action de l'organisation et l'assistance que celle-ci fournit aux États membres dans le but de voir ce droit se concrétiser.

Pendant, d'après les estimations de l'OIT, 80 % de la population mondiale n'a toujours aucun accès à la sécurité sociale sous quelque forme que ce soit. Dans le monde entier, comme parmi les travailleurs d'autres catégories, des gens de mer n'ont aucune protection de sécurité sociale. Étant donné que le travail dans le secteur maritime est par essence mondialisé et qu'il présente un niveau de risque particulièrement élevé, l'extension de la sécurité sociale aux gens de mer pose des défis spécifiques, auxquels il convient d'apporter une réponse par des mesures adaptées, propres à garantir à ces travailleurs et aux personnes à leur charge un niveau de protection sociale et de sécurité sociale déterminé. Il était donc de la plus haute importance d'inscrire dans la MLC, 2006, dans la continuité des conventions et des recommandations antérieures de l'OIT adoptées à cette fin, le droit des gens de mer et des personnes à leur charge à la sécurité sociale, et d'assurer qu'ils bénéficient eux aussi de ce droit fondamental grâce à des mécanismes appropriés.

### 1.1 La sécurité sociale en tant que droit de l'homme<sup>4</sup>

Comme mentionné plus haut, la sécurité sociale a été proclamée comme un droit de l'homme dans les principaux instruments des Nations unies touchant à ce domaine, tels que :

- *La Déclaration universelle des droits de l'homme*, adoptée par l'Assemblée générale des Nations unies en 1948.<sup>5</sup>

#### Article 22

*Toute personne, en tant que membre de la société, a droit à la sécurité sociale ; elle est fondée à obtenir la satisfaction des droits économiques, sociaux et culturels indispensables à sa dignité et au libre développement de sa personnalité, grâce à l'effort national et à la coopération internationale, compte tenu de l'organisation et des ressources de chaque pays.*

#### Article 25

1. *Toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être et ceux de sa famille, notamment pour l'alimentation, l'habillement, le logement, les soins médicaux ainsi que pour les services sociaux nécessaires ; elle a droit à la sécurité en cas de chômage, de maladie, d'invalidité, de veuvage, de vieillesse ou dans les autres cas de perte de ses moyens de subsistance par suite de circonstances indépendantes de sa volonté.*

- *Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels*, adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies en 1966<sup>6</sup>

#### Article 9

*Les États parties au présent Pacte reconnaissent le droit de toute personne à la sécurité sociale, y compris les assurances sociales.*

Les activités normatives de l'OIT les plus anciennes dans le domaine de la sécurité sociale remontent aux origines de cette organisation. Ces activités ont évolué avec son mandat. La Constitution de l'OIT, adoptée en 1919, dit dans son préambule qu'il existe des conditions de travail qu'il est urgent d'améliorer, « par exemple en ce qui concerne la lutte contre le chômage, la protection des travailleurs contre les maladies générales ou professionnelles et les accidents résultant du travail, la protection [contre la] vieillesse et [l'] invalidité [...] ».

En 1944, la *Déclaration de Philadelphie* chargea l'OIT d'examiner « tous les programmes d'action et mesures d'ordre économique et financier », pour le bénéfice de « tous les êtres humains, quels que soient leur race, leur croyance ou leur sexe » (partie II a)). La déclaration, axée sur la mise en place d'un ordre mondial dans lequel les politiques économiques, financières et sociales seraient menées de front dans le but de permettre à tous les êtres humains de vivre à

<sup>3</sup> *Déclaration universelle des Droits de l'Homme*, résolution 217A (III) de l'Assemblée générale des Nations Unies, 1948, art. 22 et 25.

<sup>4</sup> Le contenu de cette section est extrait essentiellement de la publication intitulée « Établir des normes de sécurité sociale dans une société mondialisée – Une analyse de la situation et de la pratique présentes, ainsi que des options futures pour l'établissement par l'Organisation internationale du Travail d'une norme de sécurité sociale globale Département de la Sécurité sociale » ; Bureau international du travail – Genève: BIT, 2008.

<sup>5</sup> *Déclaration universelle des Droits de l'Homme*, résolution 217A (III) de l'Assemblée générale des Nations Unies, art. 22 et 25.

<sup>6</sup> *Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels* ; résolution 2200A (XXI) de l'Assemblée générale des Nations Unies, 1966, art. 9.

l'abri de la crainte et du besoin, inclut le concept nouveau de « sécurité sociale » parmi les « principes fondamentaux » sous l'influence desquels s'inscrit l'action de l'Organisation ». L'OIT fut invitée à œuvrer à « l'extension des mesures de sécurité sociale en vue d'assurer un revenu de base à tous ceux qui ont besoin d'une telle protection, ainsi que des soins médicaux complets » (partie III f)). Ce renouvellement du mandat et de la mission de l'OIT allait donner lieu à l'adoption d'une série de conventions et de recommandations internationales qui conservent leur pertinence à ce jour.

Plus récemment, lors de la session 2001 de la Conférence internationale du travail (CIT)<sup>7</sup> et en 2008, lors de l'adoption de la *Déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable*<sup>8</sup>, les mandats de l'OIT ont réaffirmé le rôle fondamental de l'organisation dans la promotion et l'extension de la sécurité sociale en même temps que les obligations de l'organisation à cet égard. En 2009, le *Pacte mondial pour l'emploi* adopté par l'OIT soulignait l'importance de la sécurité sociale, en temps de crise mais aussi au-delà, pour l'instauration d'un socle de protection sociale.<sup>9</sup>

## 1.2 La nécessité d'une protection sociale dans le secteur du travail maritime

Aujourd'hui, il est largement admis que la sécurité sociale est un aspect fondamental de l'instauration de la cohésion sociale, de la poursuite de l'intégration politique et du développement de la démocratie. Elle apparaît également comme un instrument déterminant pour la prévention de la pauvreté ou le recul de celle-ci à travers le progrès de la productivité. Conjuguée à la croissance de l'économie et à une politique active du marché du travail, la sécurité sociale constitue l'un des instruments d'un développement économique et social durable.

Pourtant, dans le monde, une multitude d'individus n'ont toujours pas accès à un niveau satisfaisant de protection sociale ni, dans certains pays, à une forme de protection sociale digne de ce nom. Et à cet égard, les gens de mer sont touchés au même titre que les autres catégories de travailleurs.

Naturellement, la profession de marin est l'une des plus mondialisée qui soit. Les gens de mer de tous les pays peuvent travailler à bord d'un navire immatriculé dans un pays qui n'est pas celui de leur résidence habituelle ou de leur nationalité et qui est la propriété ou l'outil d'un armateur qui peut être ressortissant d'un autre pays encore. Souvent, les gens de mer travaillent à bord de navires différents, pour des périodes d'une durée différente et sous des contrats d'emploi eux-mêmes différents. Ils peuvent aussi être recrutés et engagés par des organismes tiers, opérant dans d'autres pays. Selon le droit international, le pays auquel échoit la responsabilité légale des conditions de travail à bord des navires est l'État dont le navire bat le pavillon (« État du pavillon »). Mais dans bien des cas, les gens de mer ne sont ni résidents ni nationaux de l'État du pavillon et n'ont pas d'autre lien avec celui-ci que de travailler (brièvement, bien souvent) à bord d'un navire battant le pavillon de cet État. Cet état de choses pose des défis par rapport aux systèmes nationaux de sécurité sociale, dont la plupart ont été conçus pour s'appliquer à des personnes qui sont nationales du pays considéré ou qui vivent et travaillent dans ce pays (y ayant leur résidence habituelle). (L'annexe 5 du présent manuel contient une liste actualisée des ratifications de tous les instruments pertinents de sécurité sociale de l'OIT).

Des lacunes en matière de couverture peuvent donc apparaître dans le cas de gens de mers qui sont employés à bord d'un navire battant le pavillon d'un pays autre que celui de leur résidence habituelle et/ou qui résident un certain temps dans un pays autre que celui de leur nationalité ou de leur résidence habituelle. Des degrés divers de protection en termes de risques couverts et de niveau de prestations, d'un système de sécurité sociale national à l'autre, peuvent également engendrer des inégalités sur le plan de la couverture de sécurité sociale entre gens de mer travaillant à bord d'un même navire, selon leur nationalité ou leur pays de résidence. Souvent, les gens de mer sont originaires de pays n'ayant qu'un système de sécurité sociale rudimentaire, si bien qu'ils peuvent ne bénéficier d'aucune couverture dans leur pays de résidence habituelle. En l'absence de conventions bilatérales ou multilatérales entre les pays concernés, c'est-à-dire entre le pays de résidence ou de nationalité du marin et l'État du pavillon, il est très difficile d'assurer à la fois une couverture de sécurité sociale et l'égalité de cette couverture entre gens de mer venant de pays différents. Il est également difficile de garantir le maintien des droits en matière de sécurité sociale pour des gens de mer qui, d'un jour à l'autre, relèvent de systèmes nationaux de différents.

En raison des défis particuliers que les conditions d'emploi des gens de mer posent sur le plan de la couverture, depuis 1920 l'OIT a adopté un nombre considérable de conventions et de recommandations ayant trait spécifiquement aux droits de cette catégorie de travailleurs sur le plan de la sécurité sociale. Ces normes juridiques internationales – conventions et recommandations – ont été élaborées principalement à partir des normes de sécurité sociale de l'OIT de caractère générique et contiennent de nombreuses références aux principes et prescriptions établis par celles-ci.

<sup>7</sup> *Résolution et conclusions concernant la sécurité sociale*, CIT, 89e session, Genève, 2001.

<sup>8</sup> *Déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable*, CIT, 97e session, 2008.

<sup>9</sup> *Surmonter la crise : Un pacte mondial pour l'emploi*, CIT, 98e session, 2009.

### 1.3 Jeter les fondements de la MLC, 2006 – 85 années d'activité normative en matière de sécurité sociale dans le secteur maritime international

Un tour d'horizon des activités normatives de l'OIT en matière de sécurité sociale fait apparaître que, si l'OIT s'est montrée très active dans ce domaine, reconnaissant le caractère spécifique du travail maritime, elle a traité la sécurité sociale des gens de mer à travers des instruments spécifiques.

L'OIT a adopté les premiers instruments internationaux relatifs à la sécurité sociale des gens de mer dès 1920. Dans le droit fil de la démarche suivie par l'activité normative de l'OIT au cours de ces premières décennies, les premières conventions adoptées dans ce domaine, la *convention* (n° 8) *sur les indemnités de chômage (navfrage)*, 1920, la *convention* (n° 55) *sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer*, 1936, et la *convention* (n° 56) *sur l'assurance-maladie des gens de mer*, 1936, comportent des dispositions spécifiques, pour les gens de mer en tant que catégorie spécifique de travailleurs, pour des catégories de risques déterminées.

Un tournant s'est opéré en 1946, avec l'adoption d'un nouveau cadre juridique international pour la sécurité sociale des gens de mer et des personnes à leur charge, cadre qui incarne une approche plus exhaustive, reflétant l'évolution qui a caractérisé l'activité normative en matière de sécurité sociale au niveau international. Ce nouveau cadre est constitué par 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, et la *recommandation* (n° 75) *sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer*, 1946.

Les caractéristiques fondamentales de ces instruments sont les suivantes :

#### Convention n° 70 :

- Droit des gens de mer et des personnes à leur charge, tandis qu'ils travaillent à bord d'un navire battant le pavillon de l'État dans lequel ils résident, à des prestations médicales, des prestations pour incapacité de travail (qu'elle résulte ou non d'un dommage physique du fait de l'emploi), des prestations de chômage et des prestations de vieillesse et de survivant d'un niveau au moins égal à celui qui est prévu pour les travailleurs à terre ;
- Détermination du niveau minimum de chacune de ces catégories de prestations et coordination avec les systèmes généraux applicables aux travailleurs à terre afin d'assurer la continuité de la protection des gens de mer en matière de sécurité sociale.
- Responsabilité de l'armateur en cas de maladie, de dommage physique ou de décès survenant pendant la durée de l'embarquement du marin.

#### Convention n° 71 :<sup>10</sup>

- Instaure l'obligation, pour tout Membre qui la ratifie, d'établir ou faire établir un régime de pensions pour les gens de mer qui travaillent à bord des navires battant leur pavillon ;
- Détermine le taux de ces pensions et leur financement ;
- Détermine les conditions d'admission au bénéfice de la pension de retraite des gens de mer ;
- Prévoit le maintien des droits en cours d'acquisition.

#### Recommandation n° 75 :

- Énonce des principes généraux relatifs à la conclusion d'accords de réciprocité entre États membres prévoyant que les marins résidant dans le territoire d'un membre et employés à bord ou au service d'un navire immatriculé dans le territoire d'un autre membre restent assujettis soit au régime d'assurance sociale obligatoire ou au système de prise en charge par l'employeur de leur propre pays, soit au système et régime de l'autre pays.

Quatre décennies plus tard l'objectif fondamental d'une protection de sécurité sociale complète pour tous les gens de mer a conduit à l'adoption de la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987.<sup>11</sup>

Les caractéristiques fondamentales de la convention n° 165 sont les suivantes :

- Détermination de la législation nationale devant s'appliquer pour la couverture des gens de mer immigrés ;
- Égalité de traitement entre gens de mer immigrés et nationaux de leur pays de résidence ;

<sup>10</sup> La convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer n'a pas été révisée par la MLC, 2006. Elle est ratifiée actuellement par les pays suivants : Algérie, Argentine, Bulgarie, Djibouti, Égypte, France, Grèce, Italie, Liban, Norvège, Panama, Pays-Bas et Pérou.

<sup>11</sup> Cet instrument portait révision de la convention n° 56 sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936, ainsi que la convention n° 70 sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946. À ce jour, il a été ratifié par trois membres : l'Espagne, la Hongrie et les Philippines.

- Conclusion d'accords prévoyant le maintien des droits acquis et des droits en cours d'acquisition et l'accès aux prestations de sécurité sociale sans condition de lieu de résidence.

Malgré la ferme volonté exprimée par les mandants de l'OIT de parvenir à ce que les gens de mer bénéficient d'une protection de sécurité sociale adéquate et de l'égalité de traitement, les conventions correspondantes n'ont pas recueilli une ratification particulièrement étendue. Dans le même temps, ils ont incontestablement influé sur la teneur des accords relevant de la négociation collective et de ceux qui relèvent de la législation nationale dans ce secteur, avec un impact sur l'évolution progressive du droit international dans ce domaine.

<i>Conventions</i>	<i>nombre de ratifications</i>
N°8 sur les indemnités de chômage (naufnage), 1920	59
N°55 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936	18
N°56 sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936	19
N°70 sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946	7
N°71 sur les pensions des gens de mer, 1946	13
N°165 sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987	3

<i>Recommandations</i>
N°10 sur l'assurance-chômage (marins), 1920
N°75 sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer, 1946
N°76 sur la fourniture de soins médicaux aux personnes à la charge des gens de mer, 1946

Au début des années 2000, à l'issue d'un long processus d'examen, le Conseil d'administration du BIT estima que, sur l'ensemble des normes de l'OIT touchant à la sécurité sociale pour le secteur maritime, seule la convention n° 165 pouvait être classée comme instrument à jour en répondant aux besoins de notre époque. Suite à la recommandation faite par la commission paritaire maritime en 2001, le Conseil d'administration préconisa l'élaboration d'un instrument cadre susceptible d'avoir un fort impact sur les normes relatives au travail et à la sécurité sociale dans le secteur maritime, instrument qui devait réviser l'ensemble des conventions adoptées antérieurement et qui devint la MLC, 2006.

La consolidation des normes internationales du travail propres au secteur maritime à travers la MLC, 2006 offrit une occasion unique de réaffirmer à la fois la nécessité d'une protection de sécurité sociale adéquate pour tous les gens de mer et les principes fondamentaux sur lesquels une telle protection peut se baser et qui sont au cœur de tout système de sécurité sociale durable.

## Partie 2 : la convention du travail maritime de 2006 et la sécurité sociale

L'objet de cette partie est de procéder à un tour d'horizon rapide de la structure de la MLC, 2006. Ensuite, on en explique de manière détaillée les prescriptions en matière de sécurité sociale (les dispositions essentielles sont reproduites dans l'annexe 2 et le rapport de fond consacré à cette question fait l'objet de l'annexe 4). Enfin, on présente à titre d'exemple des pays ayant des systèmes différents en matière de sécurité sociale, dans le but de fournir des éléments d'orientation concrets sur les modalités selon lesquelles les dispositions de la MLC, 2006 relatives à la sécurité sociale peuvent être mises en œuvre dans la pratique.

L'annexe 3 contient des extraits du manuel de l'OIT intitulé *Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 – Modèle de dispositions nationales*. Ce modèle de dispositions peut en effet être d'une certaine utilité pour la mise en œuvre des prescriptions de la convention.

### 2.1 Vue d'ensemble de la structure de la MLC, 2006

L'adoption, en février 2006, de la MLC par la Conférence internationale du travail de l'OIT, réunie pour sa 94e session (maritime), fut saluée comme un événement historique. On a vu dans la MLC 2006 une véritable « charte des droits de l'homme pour les gens de mer », destinée à être le garant du « travail décent » pour tous les marins, quel que soit le navire<sup>12</sup> sur lequel ils sont embarqués et le pavillon<sup>13</sup> de ce navire. Les armateurs<sup>14</sup> eux aussi ont fait leur cet instrument, voyant dans ce nouvel outil le moyen déterminant d'assurer à ceux qui respectent les règles du jeu des conditions de concurrence loyale face à ceux qui exploitent des navires dans des conditions inférieures aux normes. La MLC, 2006 revêt également une grande importance pour les gouvernements puisqu'elle rassemble 37 conventions internationales du travail et les recommandations correspondantes en un seul et même instrument moderne, exhaustif, qui embrasse pratiquement la totalité des aspects du travail décent dans ce secteur.

L'une des caractéristiques déterminantes de la MLC, 2006 est de capitaliser sur les atouts de la démarche de l'OIT pour parvenir à ce que, dans chaque pays, les normes internationales du travail soient effectivement appliquées au niveau le plus élémentaire possible et respectées. Simultanément, la MLC, 2006 relève les défis posés par ce secteur d'activité mondialisé en reprenant de nombreux éléments consacrés par les principales conventions maritimes antérieures qui ont contribué au succès de celles-ci en introduisant plus de sécurité dans l'activité maritime et en contribuant à prévenir la pollution des mers.

Le préambule de la MLC, 2006 énonce les intentions et les objectifs qui animaient les membres de l'OIT lors de l'adoption de cet instrument. Il se réfère à la dimension mondiale de l'activité maritime et à la nécessité d'une protection spéciale pour les gens de mer. En outre, il souligne le lien entre la MLC, 2006 et les autres conventions internationales clé qui impartissent à cette industrie des normes minimales en matière de sûreté, de sécurité et de protection du milieu marin. Enfin, complétant d'autres grandes conventions maritimes internationales dans ce domaine, la MLC, 2006 reflète ce qui a été convenu au niveau international quant aux prescriptions minimales applicables aux conditions de travail et de vie des gens de mer.

Comme d'autres normes internationales du travail, la MLC, 2006 fixe seulement des normes internationales minimales. Cependant, elle rappelle dans son préambule le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, aux termes duquel :

« ... l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront en aucun cas être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation; »

<sup>12</sup> Au sens de la MLC, 2006, le terme « navire » désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire (article II, paragraphe 1 i)). La MLC, 2006 s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. Elle ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires (art. II, paragr. 4).

<sup>13</sup> Au sens de la MLC, 2006, « gens de mer » ou « marin » désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire (pour ce terme, voir note précédente) auquel la présente convention s'applique (article II, paragraphe 1 f)).

<sup>14</sup> Au sens de la MLC, 2006, « armateur » désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités (article II, paragraphe 1 j)).

Ce principe a été considéré comme si important dans le contexte de la sécurité sociale que (comme on le verra ci-après) il a été réaffirmé dans les règles de la convention qui ont trait à la sécurité sociale.<sup>15</sup>

La convention comprend trois parties, différentes mais liées entre elles (voir également : Notes explicatives concernant les règles et le code de la convention du travail maritime, 2006, à l'annexe 1) :

- **Les articles** : énoncent **les droits et principes fondamentaux** articles ayant trait à la sécurité sociale (**article IV, paragraphe 4**).
- **Les titres** : contiennent les dispositions relatives à un droit ou un principe particulier (ou à des mesures d'application particulière)  
*Titres ayant trait spécialement à la sécurité sociale :*
  - titre 4** – Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale
  - titre 5** – Conformité et mise en application des dispositions
- **les règles** : énoncent les **obligations fondamentales** des États ayant ratifié  
*Règles ayant trait spécialement à la sécurité sociale :*
  - **règle 4.1** soins médicaux à bord des navires et à terre
  - **règle 4.2** responsabilité des armateurs
  - **règle 4.5** sécurité sociale
  - **règle 5.3** responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre
- **le code** : contient des indications **détaillées sur la mise en œuvre** des règles :
  - **la partie A** énonce les normes, à caractère obligatoire  
*Normes ayant spécialement trait à la sécurité sociale :*
    - **norme A4.1** soins médicaux à bord des navires et à terre
    - **norme A4.2** responsabilité des armateurs
    - **norme A4.5** sécurité sociale
    - **norme A5.3** responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre
- **la partie B** énonce les principes directeurs (qui doivent être dûment pris en considération (article VI, paragraphe 2))
  - **principe directeur B4.1** soins médicaux à bord des navires et à terre
  - **principe directeur B4.2** responsabilité des armateurs
  - **principe directeur B4.5** sécurité sociale
  - **principe directeur B5.3** responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

À la fin du titre 5 de la MLC, 2006 figurent également quatre annexes :

- L'annexe A5-I : énonce les aspects sur lesquels doit porter l'inspection par l'État du pavillon aux fins de la certification
- L'annexe A5-II : modèles de documents pour l'inspection par l'État du pavillon et le système de certification prévus par le titre 5.
  - certificat de travail maritime
  - certificat de travail maritime provisoire
  - déclaration de conformité du travail maritime (deux parties : la partie I et la partie II)
- L'annexe A5-III : liste des aspects pouvant faire l'objet d'une inspection plus détaillée de l'État du port
- L'annexe B5-I présente des exemples de déclaration nationale de conformité du travail maritime pour les parties I et II

### **Flexibilité concernant la mise en œuvre de la MLC, 2006 au niveau national**

Le code, incluant les parties A et B de la MLC, 2006, laisse aux États membres un degré de flexibilité considérable quant aux modalités de mise en œuvre des droits et principes énoncés dans les articles et les règles :

1. Un État membre peut, si nécessaire, <sup>16</sup> faire porter effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code (exception faite du titre 5) par le moyen de l'équivalence dans l'ensemble visé à l'article VI, paragraphe 4 de la MLC, 2006.

<sup>15</sup> Voir paragr. 1 de la règle 4.5.

<sup>16</sup> Voir art. VI, paragr. 3 de la MLC, 2006.

2. Pour la mise en œuvre des normes énoncées dans la partie A, les États membres disposent d'une certaine latitude quant aux mesures à prendre au niveau national ; les dispositions de la partie B apportent des orientations pour la mise en œuvre de celles de la partie A ; elles n'ont cependant aucun caractère obligatoire, ayant vocation simplement à aider les Membres qui ont ratifié cette convention à vérifier quelles sont les mesures attendues de leur part en vertu des obligations générales correspondantes de la partie A ainsi que les mesures qui ne seraient pas nécessairement prescrites.

## 2.2 Protection sociale et sécurité sociale dans la MLC, 2006

### 2.2.1 Le droit à la protection sociale

L'article IV de la MLC, 2006 présente la **protection sociale** comme un droit de tous les gens de mer, et les États <sup>17</sup> qui ratifient la convention ont l'obligation de garantir ce droit.

#### Article IV- droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer

4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.
5. Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.

Conformément à la conception OIT de la protection sociale, dans la MLC, 2006 les termes *protection sociale* sont utilisés dans leur sens le plus large : ils englobent, conformément au titre 4, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale. La protection sociale au sens du titre 4 de la MLC, 2006 recouvre les soins médicaux à bord et à terre (règle 4.1) ; la responsabilité des armateurs (règle 4.2) et la sécurité sociale (règle 4.5).

### 2.2.2 Application et respect des dispositions concernant la protection sociale

Le principe général régissant les responsabilités des États ayant ratifié la convention en ce qui concerne l'application et le respect des dispositions pertinentes est énoncé à **l'article V** de la **MLC, 2006**, qui dispose :

1. Tout Membre applique et fait respecter la législation ou les autres mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter des obligations contractées aux termes de la présente convention en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa juridiction.

La plupart des obligations énoncées par la MLC, 2006 s'adressent à l'État du pavillon et aux autorités compétentes de cet État, notamment en ce qui concerne la définition des normes applicables aux navires et aux armateurs et le contrôle de l'application de ces normes, en raison de la responsabilité internationale de cet État pour les navires battant son pavillon. La MLC, 2006 contient toutefois plusieurs règles qui s'adressent aux pays dont les gens de mer considérés sont résidents ou ont la nationalité. Ces pays sont mentionnés comme « fournisseurs de main-d'œuvre » (règle 5.3).

#### Règle 5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

Objet : assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer ainsi que leur protection sociale

1. Sans préjudice du principe de sa responsabilité en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon, tout Membre a également la responsabilité de veiller à l'application des prescriptions de la présente convention relatives au recrutement, au placement et à la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer qui sont ses nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur son territoire, dans la mesure où cette responsabilité est prévue dans la présente convention.

### 2.2.3 Arrière-plan de l'adoption des dispositions de la MLC, 2006 concernant la protection de sécurité sociale<sup>18</sup>

Les prescriptions de la MLC, 2006 qui concernent la protection de sécurité sociale sont énoncées sous le **titre 4**, la **règle 4.5** et la partie correspondante **du code**, constituée de la **norme A4.5** et du **principe directeur B4.5** (reproduits à l'annexe 2).

Initialement, ces dispositions étaient considérées comme prêtant à controverse, et il fut très difficile de parvenir à un consensus sur la portée des prescriptions correspondantes. Dans le même temps, on concevait aisément qu'une conven-

<sup>17</sup> MLC, 2006, art. IV, paragr. 4.

<sup>18</sup> Voir *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, Rapport I(1A), CIT, 94<sup>ème</sup> session (maritime), Genève, 2006, page 50.

tion sur le travail maritime exhaustive devait impérativement comporter des dispositions sur la sécurité sociale. La teneur de cette règle, et des dispositions correspondantes du code, est le fruit de cinq années de travail en réunions tripartites internationales ayant conduit à l'adoption de la MLC, 2006. Un débat nourri (voir rapport reproduit à l'annexe 4 du présent manuel), ayant eu lieu avant la conférence technique maritime préparatoire de 2004, a abouti à des dispositions de nature à apporter une réponse au problème complexe des gens de mer qui travaillent à bord de navires battant le pavillon d'un pays étranger et qui peuvent ne pas avoir droit à la protection prévue par le système de sécurité sociale de l'État du pavillon tandis que leur pays de résidence ou de nationalité ne leur offre pas lui non plus de protection de sécurité sociale. Le souci primordial était d'éviter que, pour des raisons découlant de la législation d'États qui n'offrent pas de couverture aux non-résidents ou aux non ressortissants, ou bien de l'absence de tout système adéquat dans le pays de résidence ou de nationalité, des gens de mer soient totalement dépourvus de toute protection, pour eux-mêmes et pour les personnes à leur charge. Un autre problème, plus général, dans ce domaine, résidait dans le fait que les systèmes de sécurité sociale des différents pays ne prévoient pas tous le même niveau de couverture.

Compte tenu de ces difficultés, on ne peut que se louer d'être parvenu à concrétiser, avec les dispositions de la MLC, 2006 relatives à la sécurité sociale, une approche pragmatique de promotion d'une protection de sécurité sociale à défaut de laquelle il y aurait eu un obstacle majeur à une large ratification de la convention. Ces dispositions, expliquées de manière détaillée ci-après, ont recueilli un consensus d'un niveau particulièrement élevé, prouvant que la sécurité sociale pour tous les gens de mer est bien un objectif réel et partagé par tous les pays.

### 2.3 Les prescriptions générales de la MLC, 2006 – La règle 4.5

La MLC, 2006, tout en opérant la consolidation des conventions maritimes antérieures de l'OIT ayant trait à la sécurité sociale et en tenant compte des obstacles particuliers auxquels les gens de mer sont confrontés dans ce domaine, adopte également **une approche nouvelle** qui tend à :

- promouvoir la couverture de sécurité sociale de **tous les gens de mer** et
- refléter l'approche nouvelle de l'OIT sur le plan de la **flexibilité** décrite ci-dessus et tenir compte de la réalité de la plupart des systèmes de sécurité social existants, tout en
- mettant en avant une approche qui reconnaît le rôle **complémentaire** de la protection sociale, souvent à caractère plus immédiat, assurée par les employeurs/armateurs.

**La règle 4.5** et les **dispositions du code qui y sont associées (norme A4.5 et principe directeur B4.5)** concernent la sécurité sociale, principalement quant à sa mise en œuvre à travers les systèmes nationaux de sécurité sociale.

#### Règle 4.5 – Sécurité sociale

*Objet : assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale*

1. Tout Membre veille à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables prévues au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution.
2. Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer.
3. Tout Membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

La règle 4.5 s'adresse à tous les États ayant ratifié la convention qui ont des responsabilités à l'égard de gens de mer du fait que :

- Ces gens de mer travaillent à bord d'un navire battant le pavillon de cet État (État du pavillon), et/ou
- Ces gens de mer ont leur résidence habituelle dans le pays (État de résidence).

Elles concernent également tous les pays, quel que soit leur degré de développement, et elle reflète une approche visant à aborder les problèmes complexes qui se posent dans ce domaine avec les disparités de couverture entre les différents systèmes de sécurité sociale nationaux, et des travailleurs et des employeurs qui peuvent être aussi bien nationaux de l'État du pavillon qu'y être résidents, ou encore être nationaux où résidents d'un autre État.

**La règle 4.5** énonce clairement, sous son **paragraphe 1**, que les **dispositions correspondantes du code** (qui précisent la nature des obligations du Membre) sont sans préjudice de conditions plus favorables qui seraient déjà applicables dans

le pays, conformément au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'OIT. Sous son **paragraphe 2**, elle prescrit à tout Membre de prendre des mesures, *en fonction de sa situation nationale*, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer. Le **paragraphe 3** affirme le droit des gens de mer qui sont *soumis à la législation de cet État en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge*<sup>19</sup>, à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

La couverture prescrite par la **règle 4.5** et les dispositions correspondantes du code complètent la protection prévue par la **règle 4.1**, relative aux **soins médicaux** et la **règle 4.2**, relative à la **responsabilité de l'armateur**, pour ce qui est des conséquences économiques de la maladie, de lésions corporelles ou de la mort survenant pendant l'engagement du marin (coûts des soins médicaux et versement du salaire) et la protection prévue sous les autres titres de la MLC, 2006, de manière à éviter toute lacune.

#### Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

*Objet : protéger la santé des gens de mer et leur assurer un accès rapide à des soins médicaux à bord et à terre*

1. Tout Membre s'assure que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.
2. La protection et les soins visés au paragraphe 1 de la présente règle sont en principe assurés gratuitement aux gens de mer.
3. Tout Membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.
4. (...)

#### Règle 4.2 – Responsabilité des armateurs

*Objet : assurer la protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi*

1. Tout Membre veille à ce que des mesures prises conformément au code soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.
2. La présente règle est sans préjudice des autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer.

Le but de la **règle 4.5**, lu conjointement avec la **règle 4.1**, la **règle 4.2** et les dispositions correspondantes **du code**, est d'instaurer une protection de sécurité sociale exhaustive, au sens de pleine et entière, couvrant tous les risques visés dans chacune des **neuf branches de sécurité sociale**, pour **tous les gens de mer et les personnes à leur charge**, pendant toute la durée de l'exposition à ces risques.

### 2.3.1 Les obligations spécifiques découlant de la MLC 2006 – la norme A4.5

Les obligations spécifiques incombant aux États qui ratifient la convention sont énoncées dans la **norme A4.5**, qui requiert, sous son **paragraphe 1** qu'une protection soit envisagée dans les **neuf branches** de sécurité sociale en vue de l'instauration progressive de la protection totale de sécurité sociale visée à la règle 4.5 :

#### Norme A4.5 – Sécurité sociale

1. Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la règle 4.5 sont **les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants**, qui complètent la protection prévue par les règles 4.1, concernant les soins médicaux, et 4.2, concernant la responsabilité des armateurs, ainsi que par d'autres titres de la présente convention.
2. Lors de la ratification, la protection assurée par tout Membre conformément au paragraphe 1 de la règle 4.5 doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme.
3. Tout Membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question.

<sup>19</sup> Les personnes à charge couvertes, c'est-à-dire les personnes à la charge du marin, sont celles qui dépendent du soutien de celui-ci dans la mesure définie par la législation nationale. Selon les normes de sécurité sociale de l'OIT, ce vocable recouvre les enfants de l'intéressé/e, définis comme d'un âge n'excédant pas celui de la fin de la scolarité obligatoire, et son conjoint/sa conjointe, lorsque celui-ci/celle-ci n'est pas économiquement indépendant/e.

Les branches de sécurité sociale susmentionnées correspondent aux neuf branches de sécurité sociale énumérées et définies dans la convention n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, instrument auquel il convient de se référer pour plus d'indications sur les composantes de chacune de ces branches et la protection exigée par elles.

Ces neuf branches sont :

- **Soins médicaux** : les risques couverts doivent comprendre tout état morbide quelle qu'en soit la cause, la grossesse, l'accouchement et leurs suites ; les soins médicaux préventifs sont également couverts.
- **Indemnités de maladie** : les risques couverts doivent comprendre l'incapacité de travail résultant d'un état morbide et entraînant la suspension du gain.
- **Prestations de chômage** : les risques couverts doivent comprendre la suspension du gain due à l'impossibilité d'obtenir un emploi convenable.
- **Prestations de vieillesse** : le risque couvert sera la survivance au-delà d'un âge prescrit (qui ne devra pas normalement être supérieur à 65 ans).
- **Prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles** : les risques couverts doivent comprendre tout état morbide, toute incapacité de travail, toute invalidité ou perte de faculté résultant d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle reconnue.
- **Prestations aux familles** : le risque couvert est la charge d'enfants n'ayant pas atteint l'âge de la fin de la scolarité obligatoire ou de moins de 15 ans.
- **Prestations de maternité** : le risque couvert sera la grossesse, l'accouchement et leurs suites, et la suspension du gain qui en résulte.
- **Prestations d'invalidité** : le risque couvert sera l'incapacité à exercer une activité professionnelle, d'un degré prescrit, lorsqu'il est probable que cette incapacité sera permanente ou lorsqu'elle subsiste après la cessation de l'indemnité de maladie.
- **Prestations de survivants** : le risque couvert doit comprendre la perte de moyens d'existence subie par la veuve ou les enfants du fait du décès du soutien de famille.

Comme précisé ci-dessus, cette couverture complète la couverture à vocation plus immédiate à la charge de l'armateur qui est prévue aux règles 4.1 et 4.2.

Le **paragraphe 2 de la norme A4.5** dispose que, lors de la ratification, la protection assurée doit inclure au moins trois des neuf branches de sécurité sociale, et le **paragraphe 1 du principe directeur B4.5** recommande à cet égard que cette protection porte au minimum sur *les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle*.

#### Principe directeur B4.5 – Sécurité sociale

1. La protection assurée lors de la ratification, conformément au paragraphe 2 de la norme A4.5, devrait porter au minimum sur les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle.

Dans cette optique, le **paragraphe 10 de la norme A4.5** prévoit que, lors de la ratification, les branches pour lesquelles la protection est assurée soient précisées et que le Directeur général du Bureau international du Travail soit informé de toute extension ultérieure de la couverture à une ou plusieurs autres branches (afin que le BIT tienne ces informations en mémoire et puisse les rendre accessibles à toutes les parties intéressées). Le **paragraphe 11**, quant à lui, prévoit que les rapports à soumettre au BIT en vertu de l'article 22 de la Constitution devront contenir des informations sur les mesures prises afin d'étendre la couverture de sécurité sociale à d'autres branches.

Comme indiqué plus haut, le **paragraphe 3 de la norme A4.5** prescrit à tout pays qui ratifie la convention de prendre « des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale **complémentaire** prévue au paragraphe 1 de la présente norme à **tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire**. » (*C'est nous qui soulignons*). Pour l'application de cette disposition, il convient de veiller à ce que les gens de mer étrangers ayant leur résidence habituelle dans le pays soient couverts au même titre que les gens de mer nationaux. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question.

#### Exemple d'un pays :

##### Couverture de sécurité sociale des gens de mer philippins

Les Philippines, qui sont l'un des principaux pays fournisseurs de main-d'œuvre maritime d'Asie, étendent la couverture du régime général des salariés à tous les gens de mer résidant dans le pays, qu'ils soient nationaux ou étrangers et qu'ils travaillent à bord de navires battant le pavillon national ou de navires battant le pavillon d'un autre pays. Les droits des gens de mer dans ce domaine découlent de la Loi sur la sécurité sociale de 1997 et, incidemment, de la Loi n° 8042 2995 sur les travailleurs migrants et les autres ressortissants philippins d'outre-mer, et des Conditions standards régissant l'emploi des gens de mer philippins employés à bord de navires affectés à une navigation au long cours (SETC). Les compagnies maritimes et les agences d'emploi sont tenues d'appliquer les SETC ou une convention collective qui satisfasse au moins aux prescriptions minimales établies par les SETC. La couverture de sécurité sociale prévue par les SETC inclut l'obligation de l'employeur d'affilier le marin, sauf disposition contraire d'un accord multilatéral ou bilatéral applicable, à la branche professionnelle d'assurance santé du système de Sécurité sociale philippin (SSP), qui couvre les soins médicaux, les prestations de maladie, les prestations de maternité, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants.

### 2.3.2 Flexibilité intégrée

Il est important de noter que la MLC, 2006 ne met pas chaque pays dans l'obligation de prévoir d'emblée une couverture complète dans toutes les branches. L'étape initiale à franchir par tout État qui ratifie la convention est d'assurer au moment de la ratification, pour les gens de mer nationaux ou qui y ont leur résidence (de même que pour les autres gens de mer travaillant à bord de navires battant son pavillon, si le système du pays le prévoit), l'accès à des conditions de sécurité sociale qui ne soient pas moins favorables que celles dont bénéficient les travailleurs à terre (voir paragraphe 1 de la règle 4.5), étant entendu, cependant, que cette protection satisfasse au moins aux prescriptions minimales énoncées au paragraphe 3 de la norme A4.5 susmentionnée.

Cela veut dire qu'au moment de la ratification, tout pays doit :

- assurer une couverture de sécurité sociale, en fonction de la situation nationale, dans trois au moins des neuf branches ;
- assurer cette couverture au moins aux gens de mer qui ont leur résidence habituelle dans le territoire du pays ;
- assurer que la protection fournie ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs à terre résidant dans le pays.

En outre, tout pays qui ratifie s'engage à progresser **vers une protection plus étendue** : à prendre des mesures pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer (règle 4.5, paragraphe 2). S'il s'agit là d'une obligation internationale ferme, comme avec les autres conventions de sécurité sociale, le rythme auquel chaque pays est censé progresser vers cet objectif final est flexible. Ce rythme est subordonné à la situation du pays et aussi aux possibilités de progresser par la voie de la coopération internationale. Cependant, comme il s'agit d'une obligation, l'État ayant ratifié peut avoir à donner des explications aux organes de l'OIT chargés du contrôle de l'application des conventions ratifiées s'il apparaît qu'il progresse trop lentement par rapport à d'autres pays se trouvant dans une situation comparable, surtout lorsque des arrangements appropriés d'ordre bilatéral ou multilatéral lui sont accessibles.

Un pays qui n'en est qu'à un stade précoce d'instauration d'une couverture de sécurité sociale peut se prévaloir, lorsqu'il y a lieu, de la flexibilité prévue par le **paragraphe 4 de la norme A4.5**. Cette disposition prévoit en effet la possibilité d'établir **d'autres règles**, par des accords bilatéraux ou multilatéraux ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique. Un **élément supplémentaire de flexibilité** est également prévu dans les modalités selon lesquelles le pays assure cette protection. Le **paragraphe 7 de la norme A4.5** énonce que cette protection peut être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

Conformément au **paragraphe 9 de la norme A4.5**, des procédures de règlement des litiges équitables et efficaces doivent être prévues dans tout pays qui ratifie la convention (voir également **principe directeur B4.5, paragraphes 3 et 4**).

### 2.3.3 Responsabilités de l'État du pavillon à l'égard des gens de mer non ressortissants/non-résidents

Comme noté précédemment, la **règle 4.5** s'adresse principalement aux pays dans lesquels les gens de mer (et les personnes à leur charge) ont leur résidence habituelle. Cependant, tous les États ont des responsabilités en matière de sécurité sociale à l'égard des gens de mer.

Chaque pays a également certaines responsabilités à l'égard des gens de mer qui ne bénéficient pas de son système national dès lors que, sans avoir la qualité de résidents, ces gens de mer travaillent à bord de navires battant son pavillon, dans la mesure où ils ne sont pas couverts de manière adéquate par le système national de sécurité sociale du pays dont ils sont résidents ou ressortissants (voir **norme A4.5, paragraphes 5 et 6** et **principe directeur B4.5, paragraphe 5**).

#### Norme A4.5 – Sécurité sociale

5. Les responsabilités de tout Membre concernant les gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon comprennent celles qui sont prévues par les règles 4.1 et 4.2 et par les dispositions correspondantes du code ainsi que celles qui sont inhérentes à ses obligations générales en vertu du droit international.
6. Tout Membre doit examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 de la présente norme, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

#### Principe directeur B4.5 – Sécurité sociale

5. Tout Membre ayant des gens de mer nationaux ou des gens de mer non nationaux, ou les deux, employés à bord des navires battant son pavillon devrait offrir la protection de sécurité sociale prévue par la présente convention, telle qu'applicable, et devrait réexaminer périodiquement les branches de la protection de sécurité sociale visée au paragraphe 1 de la norme A4.5 en vue d'identifier toute autre branche utile aux gens de mer concernés.

La **responsabilité essentielle** d'un pays en tant qu'**État du pavillon** au regard de la règle 4.5 et de la norme A4.5 est d'assurer que les obligations de l'armateur en matière de protection de sécurité sociale soient respectées à l'égard des gens de mer travaillant à bord de leurs navires. Il s'agit en particulier des obligations énoncées à la **règle 4.1** et à la **règle 4.2** (voir **norme A4.5, paragraphe 5**) relatives, respectivement, aux soins médicaux à bord et à terre, à la prise en charge par l'armateur du coût des soins médicaux et, s'il y a lieu, à l'indemnisation financière par celui-ci des gens de mer et

personnes à leur charge, en cas de maladie, d'accident ou de décès survenant pendant le service dans le cadre d'un contrat d'engagement ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

#### Norme A4.5 – Sécurité sociale

5. Les responsabilités de tout Membre concernant les gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon comprennent celles qui sont prévues par les règles 4.1 et 4.2 et par les dispositions correspondantes du code ainsi que celles qui sont inhérentes à ses obligations générales en vertu du droit international.

Exerçant sa juridiction dans les questions sociales, la MLC, 2006 recommande également que l'État du pavillon s'assure que l'armateur satisfait à ses obligations en matière de sécurité sociale et, notamment, qu'il s'acquitte du versement de toute cotisation due pour des gens de mer qu'il emploie qui peut être prévue par le système national de sécurité sociale d'un autre pays, (*principe directeur B4.5, paragraphe 7*).

#### Principe directeur B4.5 – Sécurité sociale

7. Lorsqu'il exerce effectivement sa juridiction dans le domaine des questions sociales, le Membre dont le navire bat pavillon devrait s'assurer que les obligations des armateurs en matière de protection de sécurité sociale sont respectées, notamment en ce qui concerne le versement des cotisations aux régimes de sécurité sociale.

Il est également important de noter que, conformément à la *norme A2.1, paragraphe 4 h*), les informations concernant la couverture « complémentaire » de sécurité sociale à la charge de l'armateur doit être inscrite dans le contrat d'engagement. Il s'agit là d'un aspect qui rentre dans le champ de l'inspection devant être assurée par l'État du pavillon et, dans le cas de certains navires, doit également donner lieu à certification en vertu de la MLC, 2006.<sup>20</sup>

#### Norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime

4. Tout Membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes:

(...)

- h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;

*Autres responsabilités* : les États du pavillon ont également l'obligation de coopérer avec les États de résidence des gens de mer pour assurer le maintien de leurs droits de sécurité sociale en cours d'acquisition ou acquis au cours de leur emploi, par des accords bilatéraux ou multilatéraux (*norme A4.5, paragraphes 8*). En outre, les États du pavillon doivent vérifier, lorsque des cotisations sont exigées par un autre pays en vertu de son système de sécurité sociale applicable aux gens de mer, que ces cotisations soient versées par les gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon.

#### Norme A4.5 – Sécurité sociale

8. Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres coopèrent, par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

#### L'exemple de la Norvège

En tant qu'État du pavillon, la Norvège a instauré une branche assurance vieillesse (pensions de retraite) à laquelle sont attachés :

- tous les résidents ;
- tous les nationaux vivants à l'étranger ;
- tous les nationaux de pays signataires d'un accord multilatéral auquel ce pays nordique est aussi partie ; et
- tous les nationaux de pays tiers résidant dans d'autres pays nordiques, en application d'un autre accord multilatéral.

La législation sur les pensions dispose que tous les salariés rattachés pour la branche assurance vieillesse qui travaillent à bord de navires battant le pavillon de la Norvège doivent cotiser pour cette branche, ainsi que doit le faire l'employeur – en l'occurrence l'armateur. Il appartient à l'employeur de déduire la cotisation de chaque salarié qu'il emploie et reverser ses cotisations, ainsi que sa propre part de cotisation, à l'« Agence nationale des pensions ».

La Norvège a également créé une « Agence internationale des pensions », chargée spécialement du versement des pensions aux bénéficiaires qui résident dans un autre pays, qui fonctionne parallèlement à l'« Agence nationale des pensions ».

Source : <http://www.pts.no>

<sup>20</sup> Voir *Directives pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, BIT, Genève, 2009, pp. 72 à 74.

## 2.4 Mise en œuvre de la MLC, 2006 : situations nationales différentes

Comme mentionné précédemment, la règle 4.5 est la norme correspondante A4.5 reflètent une approche qui reconnaît la diversité considérable des systèmes nationaux et, notamment, des champs de couverture des différentes dispositions de sécurité sociale d'un pays à l'autre. Il en résulte que cette règle 4.5 et cette norme A4.5 peuvent être mises en œuvre de manières différentes selon le système national et la couverture que celui-ci prévoit.

Tous les pays qui ont ratifié la MLC, 2006 sont tenus :

- d'examiner, dans le cadre de leurs obligations en matière de coopération internationale (voir également article I) les diverses modalités selon lesquelles des prestations comparables peuvent être assurées aux gens de mer qui ne bénéficient pas d'une couverture de sécurité sociale adéquate et, le cas échéant, d'organiser la protection voulue ;
- de jouer un rôle déterminant dans la promotion de la protection de tous les gens de mer et de coopérer pour l'instauration d'une telle protection ; et
- de tendre à l'instauration progressive d'une couverture complète des gens de mer, dans les neuf branches de sécurité sociale.

### 2.4.1 Obligations des pays déjà dotés d'un système de sécurité sociale

Pour les pays déjà dotés d'un système de sécurité sociale nationale auquel sont rattachés les travailleurs, y compris les gens de mer résidant habituellement sur le territoire et, s'il y a lieu, les personnes à leur charge, il n'y aura probablement que très peu d'ajustements nécessaires pour ratifier la MLC, 2006. La seule formalité qu'ils auront à accomplir sera de spécifier quelles sont les trois branches au minimum des neuf branches de sécurité sociale dans lesquelles ils assurent la couverture des gens de mer, conformément à la MLC, 2006, et de s'engager à étendre progressivement cette couverture aux neuf branches, si tel n'est pas déjà le cas (norme A4.5, paragraphe 10 et règle 4.5, paragraphe 2, respectivement).

#### Norme A4.5 – Sécurité sociale

10. Tout Membre, lors de la ratification, précise les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 de la présente norme. Lorsqu'il assurera par la suite la couverture d'une ou de plusieurs des autres branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme, il en informera le Directeur général du Bureau international du Travail, lequel tiendra un registre de ces avis, qu'il mettra à la disposition de toutes les parties intéressées.

#### Règle 4.5 – Sécurité sociale

2. Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer.

Si un pays est doté d'un système de sécurité sociale mais que ce système ne couvre pas les gens de mer qui résident habituellement sur son territoire, la protection existante devra être étendue à ces gens de mer et, s'il y a lieu, aux personnes à leur charge, avec un niveau de protection au moins égal à celui dont jouissent les travailleurs à terre (règle 4.5, paragraphe 3).

#### Tendance générale

Ces 10 dernières années, de nombreux pays ont étendu la couverture prévue par leur système national de sécurité sociale aux gens de mer, qui en étaient exclus antérieurement et/ou qui étaient couverts par des systèmes spéciaux ne leur assurant dans la plupart des cas que des prestations limitées. Cette extension non seulement assure dans ce domaine l'égalité de traitement des gens de mer et des personnes à leur charge avec les travailleurs à terre et assure d'une manière plus générale que ces travailleurs et les personnes à leur charge bénéficient d'une couverture de sécurité sociale plus vaste, mais il contribue aussi à simplifier et rationaliser la gestion de la sécurité sociale et à faciliter la coordination dans ce domaine avec les autres pays.

Lorsque les gens de mer appartenant à cette catégorie travaillent à l'extérieur du pays à bord de navires battant le pavillon d'autres États, les pays concernés doivent alors coopérer, par voie d'accords multilatéraux et bilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale acquis ou en cours d'acquisition (norme A4.5, paragraphe 8). Des arrangements devraient également être conclus avec les armateurs et les États du pavillon concernés pour assurer, s'il n'y a lieu, le recouvrement exact des cotisations dues.

### Exemple d'accord multilatéral

Au sein de l'Union européenne (UE), dans certains domaines, les États membres sont liés par des règles communes. Certaines de ces règles concernent l'application des systèmes de sécurité sociale aux personnes salariées, y compris les membres de leur famille, qui se déplacent à l'intérieur de la Zone et à la coordination entre ces systèmes, lesquels s'appliquent à tous les nationaux de tous les pays qui font partie de la Zone – y compris les gens de mer, les personnes à leur charge et leurs survivants. La règle essentielle en vigueur à l'heure actuelle dans l'UE et à l'égard des ressortissants de pays tiers résidant dans l'un des pays de l'UE, est l'égalité, inscrite dans la législation nationale, sur le plan des droits et des obligations, dans les neuf branches de sécurité sociale. Le principe s'applique aux régimes de sécurité sociale généraux et aux régimes spéciaux, soumis ou non à cotisations, ainsi qu'aux régimes relatifs aux obligations de l'employeur ou de l'armateur. *Règlement (CE) n°883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale (JOUE n° L 166 du 30 avril 2004).*

Le règlement reconnaît également le principe de la totalisation des périodes, en vertu duquel les périodes d'assurance, d'emploi ou de résidence dans un pays de la Zone sont prises en considération dans tous les autres pays de la Zone. Pour les gens de mer travaillant à bord de navires battant le pavillon d'un État autre que celui de leur pays de résidence, cela signifie que l'acquisition des droits à prestations dans leurs pays de résidence doit tenir compte des périodes d'assurance ou d'emploi accomplies sous la juridiction des États du pavillon qui font partie de la zone. Selon ce règlement, la situation d'une personne est régie par la législation d'un seul et unique État membre, qui est celle du pays où le travailleur exerce une activité rémunérée. Par conséquent, toute personne employée à bord d'un navire battant le pavillon d'un État membre est soumise à la législation de cet État, à moins que ses gains ne soient versés par une entreprise de l'État dans lequel elle réside, auquel cas ce sera la législation de sécurité sociale de cet État qui s'appliquera, puisque la personne qui verse le salaire est réputée être l'employeur. Pour être couvert, tout ressortissant de l'un des pays de la Zone ou toute personne ayant sa résidence dans ce pays doit être assurée (et verser ses cotisations) dans le pays dont le navire bat le pavillon.

## 2.5 Les obligations minimales des pays qui ne se sont pas encore dotés d'un système de sécurité sociale

Comme noté précédemment, en vertu de la **norme A4.5, paragraphe 3**, tout pays qui ratifie la convention est tenu de :

- **prendre des mesures**, en fonction de sa situation nationale, pour **assurer la protection de sécurité sociale complémentaire** prévue au paragraphe 1 de la présente norme à **tous les gens de mer résidant habituellement** sur son territoire ;
- **garantir** que la protection ainsi garantie ne soit **pas moins favorable** que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question.

Si les systèmes de sécurité sociale d'un pays satisfait au moins à ces deux conditions pour les gens de mer, le pays est en mesure de ratifier la convention pour ce qui est de son obligation de couverture de sécurité sociale pour cette catégorie. La flexibilité réside dans le fait que cette obligation peut être satisfaite :

- a) au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations (**norme A4.5, paragraphe 3**)

### Norme A4.5 – Sécurité sociale

3. (...) Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations.

- b) grâce à la flexibilité supplémentaire concernant les modalités selon lesquelles le pays assure cette protection. Par exemple, le paragraphe 7 de la norme A4.5 admet que cette protection soit prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

### Norme A4.5 – Sécurité sociale

7. La protection visée au paragraphe 1 de la règle 4.5 peut, selon le cas, être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

### **Partie 3 : Annexes et autres sources d'information sur la sécurité sociale**

La présente partie compte cinq annexes, qui contiennent des informations supplémentaires, des outils et d'autres ressources, notamment un modèle de dispositions nationales.

- **Annexe 1 : notes explicatives sur les règles et le code de la convention du travail maritime de 2006**
- **Annexe 2 : Règle 4.5, norme A4.5 et principe directeur B4.5**
- **Annexe 3 : Modèle de dispositions nationales** (extrait de *BIT, Manuel, éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 ; Modèle de dispositions nationales*)
- **Annexe 4 : Addendum aux commentaires sur le projet recommandé de convention du travail maritime relatifs à la réglementation 4.5 (Sécurité sociale)** (Rapport PTMC/04/02, ISBN 92-2-215812-3)
- **Annexe 5 : Tableau des ratifications des conventions de sécurité sociale.**

## Annexe 1

### Notes explicatives sur les règles et le code de la convention du travail maritime de 2006

1. La présente note ne fait pas partie de la convention du travail maritime. Elle vise seulement à en faciliter la lecture.
2. La convention se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles, à savoir les articles, les règles et le code.
3. Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention. Ils ne peuvent être modifiés que par la Conférence sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).
4. Le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires). Le code peut être modifié suivant la procédure simplifiée décrite à l'article XV de la convention. Étant donné qu'il contient des indications détaillées sur la manière dont les dispositions doivent être appliquées, les modifications qui lui seront éventuellement apportées ne devront pas réduire la portée générale des articles et des règles.
5. Les dispositions des règles et du code sont regroupées sous les cinq titres suivants:
  - Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires
  - Titre 2: Conditions d'emploi
  - Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table
  - Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale
  - Titre 5: Conformité et mise en application des dispositions
6. Chaque titre contient des groupes de dispositions ayant trait à un droit ou à un principe (ou à une mesure de mise en application pour le titre 5), avec une numérotation correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l'âge minimum).
7. La convention a trois objectifs sous-jacents:
  - a) établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes;
  - b) laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits;
  - c) veiller (via le titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.
8. La souplesse d'application résulte essentiellement de deux éléments: le premier est la faculté donnée à chaque Membre, si nécessaire (article VI, paragr. 3), de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code en mettant en œuvre des mesures équivalentes dans l'ensemble (telles que définies à l'article VI, paragr. 4).
9. Le second élément de souplesse réside dans les prescriptions obligatoires d'un grand nombre des dispositions de la partie A qui sont énoncées d'une façon plus générale, ce qui laisse une plus grande latitude quant aux mesures précises devant être prises au niveau national. Dans ces cas-là, des orientations pour la mise en œuvre sont données dans la partie B, non obligatoire, du code. Ainsi, les Membres ayant ratifié la convention peuvent vérifier le type de mesures qui peuvent être attendues d'eux en vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A, ainsi que les mesures qui ne seraient pas nécessairement exigées. Par exemple, la norme A4.1 prescrit que tous les navires doivent permettre un accès rapide aux médicaments nécessaires pour les soins médicaux à bord des navires (paragr. 1 b)) et que « tout navire dispose d'une pharmacie de bord » (paragr. 4 a)). Pour s'acquitter en toute bonne foi de cette obligation, il ne suffit manifestement pas d'avoir une pharmacie à bord de chaque navire. Une indication plus précise de ce qui est nécessaire pour garantir que le contenu de la pharmacie sera correctement stocké, utilisé et entretenu figure dans le principe directeur B4.1.1 (paragr. 4).
10. Les Membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes directeurs indiqués et, comme il est précisé dans le titre 5 à propos du contrôle par l'État du port, les inspections ne viseront que les prescriptions pertinentes (articles, règles et normes de la partie A). Toutefois, les Membres sont tenus, aux termes du paragraphe 2 de l'article VI, de dûment envisager de s'acquitter des obligations qui leur incombent au titre de la partie A du code de la manière indiquée dans la partie B. Après avoir dûment étudié les principes directeurs correspondants, ils peuvent décider de prendre des dispositions différentes pour le stockage, l'utilisation et l'entretien du contenu de la pharmacie, pour prendre l'exemple déjà cité. Ceci est acceptable. Toutefois, s'ils suivent les principes directeurs de la partie B, les Membres concernés, de même que les organes du BIT chargés de contrôler l'application des conventions internationales du travail, peuvent s'assurer sans plus ample examen que les dispositions prises par les Membres montrent qu'ils se sont acquittés de manière adéquate des obligations énoncées dans la partie A.

## Annexe 2

### Règle 4. 5, norme A4. 5 et principe directeur B4. 5

#### Règle 4.5 – Sécurité sociale

*Objet : assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale*

1. Tout Membre veille à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables prévues au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution.
2. Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer.
3. Tout Membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

#### Norme A4.5 – Sécurité sociale

1. Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la règle 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants, qui complètent la protection prévue par les règles 4.1, concernant les soins médicaux, et 4.2, concernant la responsabilité des armateurs, ainsi que par d'autres titres de la présente convention.
2. Lors de la ratification, la protection assurée par tout Membre conformément au paragraphe 1 de la règle 4.5 doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme.
3. Tout Membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question.
4. Nonobstant l'attribution des responsabilités indiquée au paragraphe 3 de la présente norme, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.
5. Les responsabilités de tout Membre concernant les gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon comprennent celles qui sont prévues par les règles 4.1 et 4.2 et par les dispositions correspondantes du code ainsi que celles qui sont inhérentes à ses obligations générales en vertu du droit international.
6. Tout Membre doit examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 de la présente norme, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.
7. La protection visée au paragraphe 1 de la règle 4.5 peut, selon le cas, être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.
8. Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres coopèrent, par voie d'accord bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.
9. Tout Membre définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.
10. Tout Membre, lors de la ratification, précise les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 de la présente norme. Lorsqu'il assurera par la suite la couverture d'une ou de plusieurs des autres branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme, il en informera le Directeur général du Bureau international du Travail, lequel tiendra un registre de ces avis, qu'il mettra à la disposition de toutes les parties intéressées.

11. Les rapports soumis au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution doivent également contenir des informations sur les mesures prises conformément au paragraphe 2 de la règle 4.5 pour étendre la protection à d'autres branches.

#### **Principe directeur B4.5 – Sécurité sociale**

1. La protection assurée lors de la ratification, conformément au paragraphe 2 de la norme A4.5, devrait porter au minimum sur les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle.
2. Dans les cas mentionnés au paragraphe 6 de la norme A4.5, des prestations comparables pourront être fournies par voie d'assurance, d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres moyens appropriés, en tenant compte des dispositions des conventions collectives applicables. Lorsque de telles mesures sont adoptées, les gens de mer auxquels elles s'appliquent devraient être informés des modalités selon lesquelles la protection assurée par les diverses branches de la sécurité sociale sera fournie.
3. Lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, les Membres concernés devraient coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le type et le niveau de protection plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.
4. Les procédures à définir en vertu du paragraphe 9 de la norme A4.5 devraient être conçues de manière à couvrir tous les différends relatifs aux réclamations des gens de mer intéressés, quelle que soit la manière dont la couverture est assurée.
5. Tout Membre ayant des gens de mer nationaux ou des gens de mer non nationaux, ou les deux, employés à bord des navires battant son pavillon devrait offrir la protection de sécurité sociale prévue par la présente convention, telle qu'applicable, et devrait réexaminer périodiquement les branches de la protection de sécurité sociale visée au paragraphe 1 de la norme A4.5 en vue d'identifier toute autre branche utile aux gens de mer concernés.
6. Le contrat d'engagement maritime devrait préciser les modalités selon lesquelles la protection des différentes branches de la sécurité sociale sera assurée à l'intéressé par l'armateur et contenir toute autre information utile dont dispose celui-ci, comme les déductions obligatoires du salaire du marin et les cotisations de l'armateur qui peuvent être exigées, conformément aux prescriptions des organismes autorisés spécifiés dans le cadre des régimes nationaux de sécurité sociale applicables.
7. Lorsqu'il exerce effectivement sa juridiction dans le domaine des questions sociales, le Membre dont le navire bat pavillon devrait s'assurer que les obligations des armateurs en matière de protection de sécurité sociale sont respectées, notamment en ce qui concerne le versement des cotisations aux régimes de sécurité sociale.

## Annexe 3

### Modèle de dispositions nationales

#### Extraits<sup>1</sup> du manuel du BIT intitulé *Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 – modèle de dispositions nationales*

##### Introduction

Nous proposons dans ce manuel un modèle de dispositions juridiques propres à mettre en œuvre la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)<sup>2</sup>. Ce modèle suit étroitement les dispositions de la convention. Nous ne le proposons pas comme un projet de législation (même si, moyennant quelques ajustements, il pourrait l'être) mais plutôt comme un instrument destiné, en tout ou en partie, à servir d'aide au législateur ou au conseiller juridique pour l'élaboration des instruments légaux nécessaires à la mise en œuvre de la MLC, 2006.

Nous observons que l'article IV, paragraphe 5 de la MLC, 2006, dispose :

5. *Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.*

Le présent modèle de dispositions a été établi dans le but de fournir des orientations pour la rédaction des dispositions nationales destinées à assurer la mise en œuvre de la MLC, 2006, dispositions qui **pourraient** être intégrées dans la législation. Mais il appartiendra à chaque pays de décider si telle ou telle de celles-ci doit revêtir la forme d'un instrument législatif (loi du Parlement, loi du Sénat), d'une réglementation ou encore d'un autre instrument, d'ordre subsidiaire, tel qu'un décret, une ordonnance ou une circulaire ou une instruction de l'administration maritime. De même, il appartiendra à chaque pays de décider – dans les cas où la MLC, 2006 n'exige pas spécifiquement une législation – s'il y a plutôt lieu de régler certaines questions au moyen d'instruments tels que des conventions collectives. Il en sera de même, encore, lorsqu'une disposition de la MLC, 2006 aura trait essentiellement aux mesures à prendre par le gouvernement lui-même, par voie de circulaire administrative. Dans certains cas, un pays pourra décider qu'aucune mesure nouvelle n'est nécessaire parce que, par exemple, tel droit du marin prévu par la convention trouve déjà son expression adéquate dans le droit appliqué par les juridictions. **Ce modèle de dispositions couvre l'ensemble des sujets embrassés par la MLC, 2006 mais ce souci d'exhaustivité ne tend à rien d'autre qu'à une mise en œuvre intégrale de la convention : il ne doit pas être perçu comme prétendant qu'une loi ou une législation est le moyen le plus approprié de régler telle ou telle matière, d'autant que l'on conçoit aisément que la situation peut différer d'un pays à l'autre selon le système juridique ou en raison d'autres facteurs.** Il faut également faire la part de la terminologie juridique en usage, qui diffère d'un pays à l'autre, et aussi du statut des accords internationaux (traités ou conventions) – dont la MLC, 2006 fait partie – au regard de la Constitution du pays considéré.

Dans certains cas, il se peut qu'un pays dispose déjà d'une législation substantielle à travers, par exemple, une loi générale sur la marine marchande qui règle un large éventail de normes du travail maritime, dont l'âge minimum, la sécurité sociale, la santé et la sécurité au travail, et le contrôle de l'application des conventions maritimes internationales au moyen de l'inspection des navires et de la certification, éventuellement par suite de la ratification des conventions adoptées antérieurement par l'Organisation internationale du Travail (OIT) ou d'autres conventions maritimes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). En ce cas, seules des ajustements mineurs seront probablement nécessaires, pour réactualiser certaines dispositions ou combler de petites lacunes. Dans d'autres cas, il peut y avoir des pays dont la législation dans ce domaine est embryonnaire ou inexistante. La formule d'une loi ou d'un autre instrument unique sera alors préférable. Mais dans tous les cas, un passage en revue de la législation existante (s'accompagnant de l'analyse de ses lacunes éventuelles) doit être entrepris afin de déterminer quelle sera la formule la plus appropriée. Il convient également de mentionner le formulaire<sup>3</sup> élaboré par le BIT pour l'établissement des rapports devant être soumis au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, formulaire qui précise la documentation dont les organes de contrôle de l'OIT s'attendent à constater l'existence une fois la convention ratifiée.

[...]

<sup>1</sup> Ces extraits ont été sélectionnés pour les besoins du présent manuel

<sup>2</sup> Le texte de cet instrument est accessible par l'adresse suivante : <http://www.ilo.org/mlc>

<sup>3</sup> Ce document est accessible par l'adresse suivante : <http://www.ilo.org/mlc>

## Comment utiliser ce manuel

Dans ce manuel, on trouvera, sur la **page de gauche** (numéro de page pair) un commentaire expliquant la finalité du texte proposé relativement à chaque question et mettant en relief les points spécifiques à prendre en considération. En regard, sur la **page de droite** (numéro de page impair), on trouvera des dispositions types à l'usage des rédacteurs, qui les adapteront au contexte national. Les **notes de bas page** ne sont pas destinées à être intégrées dans la législation nationale ; elles ont simplement pour but d'indiquer quelles sont les prescriptions spécifiques de la MLC, 2006 auxquelles correspondent les dispositions proposées. Cependant, les informations contenues dans ces notes de bas page seront utiles aux administrations, lorsque celles-ci élaboreront leur Déclaration nationale de conformité du travail maritime, Partie I (DCTM, Partie I : voir MLC, 2006, appendice A5-II) à joindre au certificat qui devra se trouver à bord des navires appartenant à la catégorie pour laquelle un tel certificat est exigé. Enfin, elles seront utiles aux gouvernements pour l'établissement des rapports à soumettre au BIT en application de l'article 22 (voir l'appendice du présent manuel).

Les termes qui apparaissent en **caractères gras** dans le modèle de dispositions sont repris des dispositions de la Partie A (Normes obligatoires) du règlement et du code, qui ont force obligatoire. Les termes qui apparaissent en caractères ordinaires ne sont pas repris de la convention mais sont proposés comme étant manifestement utiles ou nécessaires pour rédiger les dispositions propres à mettre convenablement en œuvre la convention. Les termes qui apparaissent en *italiques* sont repris des dispositions de la Partie B (Principes directeurs, non obligatoires) du code, qui, conformément à l'article VI, paragraphe 2, de la convention, doivent être dûment prises en considération dans l'élaboration des dispositions nationales destinées à mettre en œuvre les dispositions obligatoires de la convention. Les termes apparaissant entre crochets [...] indiquent les changements ou les adjonctions qu'il convient d'apporter pour répondre aux spécificités de la terminologie, d'un contexte ou de définitions propres à un pays (et concernant, par exemple, la période devant être considérée comme appartenant à la « nuit » dans le contexte de l'emploi des gens de mer de moins de 18 ans, ou encore le nom de l'autorité ou du ministère compétents). De même, les termes qui peuvent ne pas être applicables à un pays donné en raison, par exemple, de la situation de ce dernier, apparaissent eux aussi entre crochets [ ].

En plusieurs endroits, il est fait référence à une « **rubrique annexe** ». Ce modèle de dispositions en propose neuf (numérotées I à IX), énumérées à la fin du présent manuel. La teneur de ces rubriques annexes n'a pas été fixée. Leur raison d'être est de répondre à la nécessité éventuelle, ultérieurement, de dispositions ou mesures subsidiaires, qui devront être adoptées dans chaque pays par la voie de consultations ou être arrêtées d'une autre manière comme, peut-être, par le biais d'un autre instrument réglementaire ou législatif national. Dans certains cas, la rubrique annexe comprend d'autres informations spécifiques au pays.

[...]

### **Règle 4.5 ; norme du code A4.5 et principe directeur B4.5**

#### Commentaire

#### Sécurité sociale

*Objet : assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale*

La plupart des obligations prévues par la MLC, 2006 sous sa règle 4.5 et sa partie code ayant trait à la sécurité sociale s'adressent au pays dont le marin est ordinairement résident. Quelques obligations spécifiques s'adressent directement à l'État du pavillon. Celles-ci confirment, pour l'essentiel, les obligations supplémentaires prévues sous les règles 4.1 et 4.2 et les autres dispositions de la MLC, 2006 qui ont trait à la protection sociale. Mais une obligation plus générale est faite à tous les pays de coopérer afin que les gens de mer ne soient pas sans protection de sécurité sociale tandis qu'ils travaillent hors de leur pays de résidence. Une grande latitude est offerte quant à la forme juridique sous laquelle il doit être fait porter effet à ces prescriptions et au système à mettre en place à cette fin : il peut s'agir de lois, de règlements, de système privés ou de conventions collectives, ou d'une combinaison de ces diverses formules. Le système peut aussi faire appel à des accords bilatéraux ou multilatéraux pour assurer la continuité de la couverture sous des systèmes financés ou non par cotisations, ou encore s'appuyer sur des dispositions adoptées sous les auspices d'organismes d'intégration économique régionale. Les dispositions de détail relatives à la couverture en question seront généralement celles qui sont inscrites dans les lois ou règlements régissant les prestations de sécurité sociale spécifiques. Toutefois, certaines dispositions devront également revêtir l'une des formes susmentionnées, de manière à exprimer clairement le droit général à la protection prévue par le pays de résidence. Les impératifs essentiels sont les suivants :

- La ratification de la MLC, 2006 ne doit pas entraîner un abaissement du niveau de protection déjà assuré par le pays en matière de sécurité sociale ;
- Le niveau des obligations d'un pays sur le plan de la protection de sécurité sociale dépendra de la situation de celui-ci et de la coopération internationale possible ;

- Chaque pays doit prendre des mesures propres à parvenir progressivement à une couverture complète des gens de mer en matière de sécurité sociale ;
- A tout le moins, des mesures doivent être prises, compte tenu de la situation du pays, pour assurer que tous les marins qui résident ordinairement dans le pays (ainsi que les personnes à leur charge, dans la mesure prévue par la législation nationale) aient droit à une protection dans les branches de sécurité sociale pour lesquelles le pays avait fait une notification au Directeur général du Bureau international du travail au moment de la ratification de la convention de sécurité sociale pertinente. Les branches en question doivent être au minimum au nombre de trois et figurer parmi l'une des neuf suivantes : soins médicaux, indemnités de maladie, prestations de chômage, prestations de vieillesse, prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, prestations familiales, prestations de maternité, prestations d'invalidité et prestations de survivants ;
- La protection de sécurité sociale assurée aux gens de mer ne doit pas être inférieure à celle dont bénéficient les travailleurs exerçant leur activité à terre qui résident sur le territoire du pays ;
- Les modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches spécifiées, des prestations comparables seront assurées aux gens de mer conformément à la législation et à la pratique nationales devront être prises en considération ;
- Les pays doivent coopérer entre eux pour assurer le maintien des droits de sécurité sociale acquis ou en cours d'acquisition.

#### Section 4.5 Sécurité sociale

1. les gens de mer ainsi que **les personnes à leur charge**<sup>4</sup> doivent être couverts par le régime de sécurité sociale [précisé dans la rubrique annexe VI de la présente [insérer le nom de l'instrument]], conformément aux paragraphes ci-dessous, **cette couverture devant être progressivement étendue et renforcée, par décisions de l'autorité compétente, jusqu'à atteindre une protection complète**<sup>5</sup>.
2. **Ce régime se compose de [trois ou plus des branches de sécurité sociale spécifiées ci-après], qui complètent la protection prévue** [aux sections 4.1 et 4.2 du présent modèle de dispositions] :
  - a) *soins médicaux* ;
  - b) *indemnités de maladie* ;
  - c) *prestations de chômage* ;
  - d) *prestations de vieillesse* ;
  - e) *prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle* ;
  - f) *prestations familiales* ;
  - g) *prestations de maternité* ;
  - h) *prestations d'invalidité* ;
  - i) *prestations de survivants* ;<sup>6</sup>
3. À l'entrée en vigueur de la présente [insérer le nom de l'instrument] :
  - a) **tous les gens de mer habituellement résidents de [insérer le nom du pays] bénéficieront de la protection prévue [à l'annexe VI] dans les branches de sécurité sociale spécifiées au paragraphe 2** [insérer les alinéas a), b), c), ... En fonction des branches couvertes dans le pays lors de l'entrée en vigueur de l'instrument<sup>7</sup>] ;
  - b) [L'alinéa a) s'appliquera également à l'égard des gens de mers qui sont ressortissants de [insérer le nom du pays]<sup>8</sup> ;]

<sup>4</sup> Règle 4.5, paragr. 1. Ce paragraphe se réfère à la couverture *complète* devant être progressivement atteinte pour les gens de mer *dans la mesure permise par la situation nationale*. La couverture *effective* (éventuellement plus restreinte) au moment de l'entrée en vigueur du nouvel instrument doit être précisée au paragraphe 2 ( ce dont il est question au paragraphe 3 f) concerne la couverture des personnes dépendantes) ou alors il peut être laissé à la discrétion de l'autorité compétente de déterminer l'extension de cette couverture eu égard à la situation du pays.

<sup>5</sup> Voir règle 4.5, paragr. 2.

<sup>6</sup> Norme A4.5, paragr. 1.

<sup>7</sup> Au moment de la ratification, la protection devant être assurée doit inclure au moins trois des neuf branches. Le principe directeur B4.5, paragraphe 1 préconise que les branches couvertes soient les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle. La liste des branches devrait également inclure toutes branches de sécurité sociale dont bénéficient les autres travailleurs (exerçant leur activité à terre) résidant dans le pays – voir règle 4.5, paragraphe 3 et norme A4.5, paragraphe 3.

<sup>8</sup> Voir principe directeur B4.5, paragr. 5. Inclure s'il y a lieu.

- c) [L'alinéa a) s'appliquera également à l'égard des gens de mers qui sont ressortissants des pays désignés par l'autorité compétente ou ordinairement résidents de ces pays<sup>9</sup> ; *les gens de mer concernée seront avisés des modalités selon lesquelles les différentes branches de sécurité sociale seront applicables en ce qui les concerne* ;<sup>10</sup>
- d) les gens de mer bénéficieront également de toutes les prestations de sécurité sociale prévues par l'autorité compétente **qui sont inhérentes aux obligations générales** de [insérer le nom du pays] **en vertu du droit international**<sup>11</sup> ;
- e) les gens de mer visés aux alinéas [a) à c)] **bénéficieront de toutes conditions plus favorables** dont les gens de mer dans leur situation bénéficiaient au regard de la législation de [insérer le nom du pays] avant l'entrée en vigueur de la présente [insérer le nom de l'instrument]<sup>12</sup> ;
- f) les personnes à la charge des gens de mer visés dans le présent paragraphe bénéficieront également de la protection prévue en faveur des gens de mer concernés dans la mesure de ce que prévoit la législation de [insérer le nom du pays] selon ce que détermine l'autorité compétente.<sup>13</sup>
4. En vue **d'atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète** pour tous **les gens de mer**<sup>14</sup> relevant de la juridiction de [insérer le nom du pays], l'autorité compétente **passera** périodiquement en revue<sup>15</sup> la protection de sécurité sociale dont bénéficient les gens de mer conformément au paragraphe 3, en prenant en considération toute amélioration **de la situation nationale** survenue entre-temps ainsi que les perspectives offertes par le recours, lorsque cela est possible et indiqué, à des **accords bilatéraux ou multilatéraux, à des systèmes basés sur des cotisations**<sup>16</sup>, à *des assurances ou à tous autres moyens efficaces*<sup>17</sup> pour étendre ou renforcer la protection des gens de mer ou **faire bénéficier ceux-ci de prestations comparables en l'absence d'une couverture adéquate**<sup>18</sup>.
5. **L'autorité compétente coopérera par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements pour garantir le maintien des droits en matière de sécurité sociale – que ces droits soient assurés au moyen de systèmes basés sur des cotisations ou des systèmes autres – acquis ou en cours d'acquisition par tous les gens de mer, indépendamment du lieu de résidence de ces derniers.**<sup>19</sup> *Lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, l'autorité compétente devra coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le type et le niveau de protection plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.*<sup>20</sup>
6. **L'autorité compétente définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des litiges**<sup>21</sup> pour tous les litiges *afférents à des prestations auxquelles les gens de mer prétendent, sans considération de la manière dont le financement de ces prestations est assuré.*<sup>22</sup>

## Rubrique annexe VI Système de sécurité sociale

A propos du contrat d'engagement maritime visé sous la norme A2.1, le Modèle de dispositions énonce ce qui suit en ce qui concerne les responsabilités de l'État du pavillon :

### Section 2.1. Contrat d'engagement maritime

6. **Le contrat d'engagement maritime comportera dans tous les cas les mentions suivantes :**

[...]

h) **Les prestations de santé et de sécurité sociale devant être assurées au marin par l'armateur, avec mention de toutes cotisations de sécurité sociale obligatoires ;**

[...]

<sup>9</sup> Voir norme A4.5, paragr. 6 ; principe directeur B4.5, paragr. 2 et 5. Inclure s'il y a lieu.

<sup>10</sup> Voir principe directeur B4.5, paragr. 2.

<sup>11</sup> Norme 4.5, paragr. 5.

<sup>12</sup> Règle 4.5, paragr. 1.

<sup>13</sup> Voir règle 4.5, paragr. 1.

<sup>14</sup> Règle 4.5, paragr. 2.

<sup>15</sup> Principe directeur B4.5, paragr. 5.

<sup>16</sup> Norme A4.5, paragr. 3.

<sup>17</sup> Principe directeur B4.5, paragr. 2.

<sup>18</sup> Norme A4.5, paragr. 6.

<sup>19</sup> Norme A4.5, paragr. 8.

<sup>20</sup> Principe directeur B4.5, paragr. 3.

<sup>21</sup> Norme A4.5, paragr. 9.

<sup>22</sup> Principe directeur B4.5, paragr. 4.

## Annexe 4

### Addendum aux commentaires sur le projet recommandé de convention du travail maritime relatifs à la réglementation 4.5 (Sécurité sociale)

1. Le présent addendum, qui porte sur la *réglementation 4.5* (« Sécurité sociale ») du projet recommandé de convention maritime du travail, doit être lu à la lumière du commentaire 34 relatif au projet recommandé de document (PTMC/04/1). On se souviendra qu'il n'avait pas été possible de s'entendre sur des dispositions précises à ce sujet lors de la dernière réunion, tenue à Nantes, du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime. A la suggestion du bureau du groupe de haut niveau, le Bureau a consulté des experts des gouvernements et des représentants des armateurs et des gens de mer en avril de cette année et a inséré dans le projet recommandé des dispositions qui ont fait l'objet d'un large accord tripartite.
2. Ces dispositions sont regroupées sous le *titre* proposé de « Sécurité sociale », recommandé par les experts, qui ont fait remarquer que l'expression « protection sociale » s'employait normalement dans un sens beaucoup plus large. Il est recommandé d'utiliser l'expression « sécurité sociale », et non l'expression de « protection de sécurité sociale » pour parler de la protection offerte en vertu de la réglementation 4.5. Il y a lieu de noter en même temps que certains gouvernements considèrent que certaines autres dispositions du titre 4 de la convention portent sur différents aspects de la sécurité sociale. Bien entendu, la terminologie employée dans la convention n'a pas d'incidence sur celle employée par les pays qui ratifient l'instrument.
3. La réglementation proposée clarifie le fait que les obligations des Membres qui ratifient la convention portent sur des questions ou des branches mentionnées dans le code à l'égard des gens de mer et des personnes à leur charge qui sont soumis à la législation sur la sécurité sociale. Par ailleurs, elle rappelle aux Membres l'obligation stricte imposée par la Constitution de l'OIT, à savoir que l'adoption et la ratification des conventions internationales du travail ne doivent pas porter atteinte aux autres dispositions garantissant aux travailleurs des conditions plus favorables (*paragraphe 1*). Allant plus loin, le *paragraphe 2* envisage la réalisation progressive d'une protection complète de sécurité sociale pour les gens de mer (et, dans la mesure prévue par les législations nationales, pour les personnes à leur charge), qui auraient droit en tout état de cause à une protection au moins aussi favorable que celle des personnes travaillant à terre (*paragraphe 3*).
4. Malgré les difficultés rencontrées dans le passé au sujet de cette question, un large accord a été obtenu parmi les experts consultés. Ce résultat est notamment dû au fait que ces experts ont entamé leur travail en adoptant une matrice indiquant les branches de protection à couvrir et les entités qui devraient être chargées d'assurer les divers aspects de cette couverture. Les branches en question, énumérées à la *norme A4.5, paragraphe 1*, sont les neuf branches qui font l'objet de la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, dans la mesure où elles complètent la protection à court terme offerte par les armateurs, protection qui est déjà prévue par les réglementations 4.1 et 4.2 de la convention du travail maritime (ainsi que d'autres dispositions de la convention, comme celles qui portent sur le contrat d'engagement, le rapatriement et l'indemnité en cas de naufrage). Aussi, la protection assurée par le titre 4 commencerait-elle par la protection à court terme, qui est assurée par les armateurs et réglementée par les États du pavillon et porte sur les soins médicaux et les indemnités de maladie. La protection se poursuivrait éventuellement à moyen terme, conformément aux dispositions comme le *paragraphe 3* de la norme A4.2, qui porte sur les indemnités de maladie. Cette protection de base inclurait la responsabilité à court terme en matière de maladies professionnelles et d'accidents du travail, ainsi que la responsabilité à long terme en ce sens que l'armateur doit souscrire une assurance décès ou invalidité de longue durée, conformément au *paragraphe 1 b*) de la norme A4.2. Bien que ce dernier *paragraphe* ait été placé entre crochets ([ ]) parce que ses termes précis sont controversés, sa teneur générale a été considérée comme un élément essentiel de la protection à assurer en vertu de la convention.
5. Lors de la ratification, les Membres seraient tenus d'assurer une protection dans au moins trois des branches (*paragraphe 2*). Cette obligation, qui s'inspire des prescriptions de la convention no 102, ne devrait pas être trop exigeante, d'autant plus que le *paragraphe 1* du *principe directeur B4.5* recommande que ces branches soient les soins médicaux, les prestations de maladie et l'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles, déjà couvertes par les armateurs dans la mesure indiquée ci-dessus.
6. Le *paragraphe 3* de la *norme A4.5* concerne l'obligation de l'État dans lequel réside habituellement le marin de prendre des mesures pour assurer une « protection complémentaire » (de celle déjà assurée par l'armateur) dans les branches retenues. Tout en devant être au moins équivalente à celle dont bénéficient les personnes travaillant à terre dans le pays dont il s'agit, cette protection peut être fournie par le biais de différents mécanismes comme les accords

internationaux ou les systèmes fondés sur les cotisations. Dans ce dernier cas, l'Etat du pavillon devrait être tenu de veiller au versement des cotisations (*paragraphe 7 du principe directeur B4.5*).

7. Le *paragraphe 4* de la norme concerne les obligations de l'État du pavillon relatives aux questions relevant des réglementations 4.1 et 4.2, ainsi que les responsabilités inhérentes aux obligations qui sont les siennes en vertu du droit international, en particulier l'obligation d'exercer sa juridiction et son contrôle dans le domaine social (voir commentaire 1 sur le projet recommandé). Les experts des gens de mer à la réunion mentionnée au point 1 ci-dessus ont estimé que ce paragraphe ne couvrait pas suffisamment les responsabilités de l'État du pavillon en matière de sécurité sociale. De son côté, un expert gouvernemental a considéré que ce paragraphe pouvait être développé. Ce paragraphe de la norme est complété par le *paragraphe 5 du principe directeur B4.5*, qui a été proposé par les experts des gens de mer, mais n'a pu faire l'objet d'un accord. Le principe directeur proposé recommande que chaque Etat du pavillon s'efforce « de prendre toutes les mesures pour appliquer ce principe, selon sa situation nationale », de façon que tous les gens de mer servant à bord de ses navires puissent bénéficier des mêmes branches de la sécurité sociale que les gens de mer résidant sur son territoire et y étant assurés.
8. Le *paragraphe 5* de la norme traite de la question importante de savoir comment les obligations à long terme des Membres (non couvertes par les points 4.1 et 4.2) en matière de sécurité sociale à l'égard des gens de mer doivent être mises en œuvre en l'absence de protection de la part des entités qui en sont normalement responsables. Par exemple, l'Etat dans lequel le marin réside habituellement peut ne pas avoir ratifié la convention ou ne pas être à même d'assurer une protection dans la branche dont il s'agit. Cette grave lacune de la protection de sécurité sociale des gens de mer risque de battre en brèche le principe de l'égalité. Le pays de résidence et/ou l'Etat du pavillon, selon le cas, doit alors « examiner » les diverses modalités selon lesquelles des prestations comparables seront fournies, conformément à la législation et à la pratique nationales. Des méthodes à ce sujet sont suggérées au *paragraphe 2 du principe directeur B4.5*. Cette disposition signifie que les Membres devraient envisager sérieusement des manières de fournir des prestations comparables à celles qui font défaut et s'efforcer d'assurer ces prestations dans la mesure du possible, conformément à leur législation et à leur pratique nationales.
9. Une flexibilité considérable est également accordée quant aux moyens par lesquels les Membres assument leurs obligations générales en matière de sécurité sociale. En particulier, le *paragraphe 6* de la norme les autoriserait à tenir compte des accords collectifs, et même des régimes privés. Dans la mesure où ils assument leurs obligations par le biais d'accords ou de régimes appropriés, il n'y a pas lieu de recourir à la législation ou à d'autres mesures étatiques.
10. Le *paragraphe 7* de la norme traite de la question (couverte, entre autres, par la convention no 102) du maintien des droits relatifs à la sécurité sociale des gens de mer, chez qui il est fréquent d'être employé par de nombreux armateurs et de servir sous de nombreux pavillons au cours de sa carrière.
11. Le *paragraphe 8* de la norme, qui traite du caractère équitable et efficace des procédures de règlement des différends, est complété par les paragraphes 3 et 4 du principe directeur B4.5, lequel met l'accent sur le fait que les procédures élaborées par chaque Membre (au sujet des questions de protection de sécurité sociale dont il est responsable) devraient permettre de régler tous les différends concernant la couverture dont il est question, indépendamment du mécanisme (privé ou public) selon lequel cette couverture est assurée.
12. Les *paragraphes 9 et 10* de la norme sont des dispositions habituelles des conventions internationales du travail.
13. La question des conflits de législations est traitée au *paragraphe 3 du principe directeur B4.5*, qui fait obligation aux Membres dont la législation peut s'appliquer de coopérer en vue de déterminer celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le fait de savoir quelle est la législation dont le type et le niveau de protection sont le plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.
14. Le *paragraphe 6 du principe directeur B4.5* concerne le traitement des aspects du contrat d'engagement des gens de mer qui touchent à la sécurité sociale. Il devrait donc être coordonné avec les dispositions du titre 2 du projet recommandé de convention, conjointement avec le *paragraphe 4 h* de la norme A2.1, qui porte sur la même question (voir le commentaire 20, point 7, et la disposition pertinente entre crochets ([ ])). Le *paragraphe 6* correspond au consensus le plus large qui a pu être atteint au sujet d'une proposition initiale faite par les experts des gens de mer, que les experts des armateurs ont jugée trop bureaucratique.

## Annexe 5

Tableau des ratifications de la convention n° 102 concernant la sécurité sociale (norme minimale), 1952

Pays	Année de ratification	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
		Soins médicaux	Indemnités de maladie	Prestations de chômage	Prestations de vieillesse	Prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles	Prestations aux familles	Prestations de maternité	Prestations d'invalidité	Prestations de survivants
Albanie	2006	x	x	x	x	x	x	X	X	
Allemagne	1958	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Autriche	1969	x	x	x	x	x				
Barbade	1972	x	x	x	X	X				
Belgique	1959	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Bolivie, État plurinational de	1977	x	x	x	x	x	x	X	X	
Bosnie-Herzégovine	1993*	x	x	x	x	x	x	X		
Brésil	2009	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Bulgarie	2008	x	x	x	x	x	x	X		
Congo, République démocratique du	1987	x	x	X	X					
Costa Rica	1972	x	x	x	x	x	X	X		
Croatie	1991	x	x	x	x	x	x	X		
Chypre	1991	x	x	x	x	X	X			
Danemark	1955	x	x	x	x	X				
Espagne	1988	x	x	x	x					
Équateur	1974	x	x	x	X	X				
France	1974	x	x	x	x	x	x	X		
Grèce	1955	x	x	x	x	x	x	X	X	
Irlande	1968	x	x	X						
Islande	1961	x	x	X						
Israël	1955	x	x	X						
Italie	1956	x	x	x						
Japon	1976	x	x	x	x					
Libye	1975	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Luxembourg	1964	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Macédoine, ex république yougoslave de	1991	x	x	x	x	x	x	X		
Mauritanie	1968	x	x	x	X	X				
Mexique	1961	x	x	x	x	x	X	X		
Monténégro	2006	x	x	x	x	x	x	X		
Niger	1966	x	x	x	x					
Norvège	1954	x	x	x	x	x	x			

Pays	Année de ratification	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
		Soins médicaux	Indemnités de maladie	Prestations de chômage	Prestations de vieillesse	Prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles	Prestations aux familles	Prestations de maternité	Prestations d'invalidité	Prestations de survivants
Pays-Bas	1962	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Pérou	1961	x	x	x	X					
Pologne	2003	x	x	x	x	X				
Portugal	1994	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Roumanie	2009	x	x	x	x	x				
Royaume-Uni	1954	x	x	x	x	x	X			
Sénégal	1962	x	x	x						
Serbie	2000	x	x	x	x	x	x	X		
Slovaquie	1993	x	x	x	x	x	X	X		
Slovénie	1992	x	x	x	x	x	x	X		
Suède	1953	x	x	x	x	x	x			
Suisse	1977	x	x	x	X	X				
République tchèque	1993	x	x	x	x	x	X	X		
Turquie	1975	x	x	x	x	x	X	X		
Uruguay	2010	x	x	x	x					
Venezuela, République bolivarienne du	1982	x	x	x	x	x	X	X		
<b>Total des ratifications</b>	<b>47</b>									

\* déclaration faite en vertu du paragraphe 1 de l'article 3 de la convention n° 102 (dérogations temporaires concernant le champ d'application des dispositions).  
Source: base de données ILOLEX.

Pour une liste exhaustive des ratifications des autres conventions sur la sécurité sociale (soit les conventions n° 118, 121, 128, 130, 157, 168 et 183) et des ratifications des conventions s'appliquant spécifiquement aux gens de mer (soit les conventions n° 8, 55, 56, 70, 71 et 165), prière de se reporter à l'adresse Internet suivante: [www.ilo.org/normes].



