



Instrument concernant l'indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Synthèse

Parmi les instruments examinés consacrés au travail maritime, **une convention traite de l'indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage:**

- [convention \(n° 8\) sur les indemnités de chômage \(naufrage\), 1920.](#)

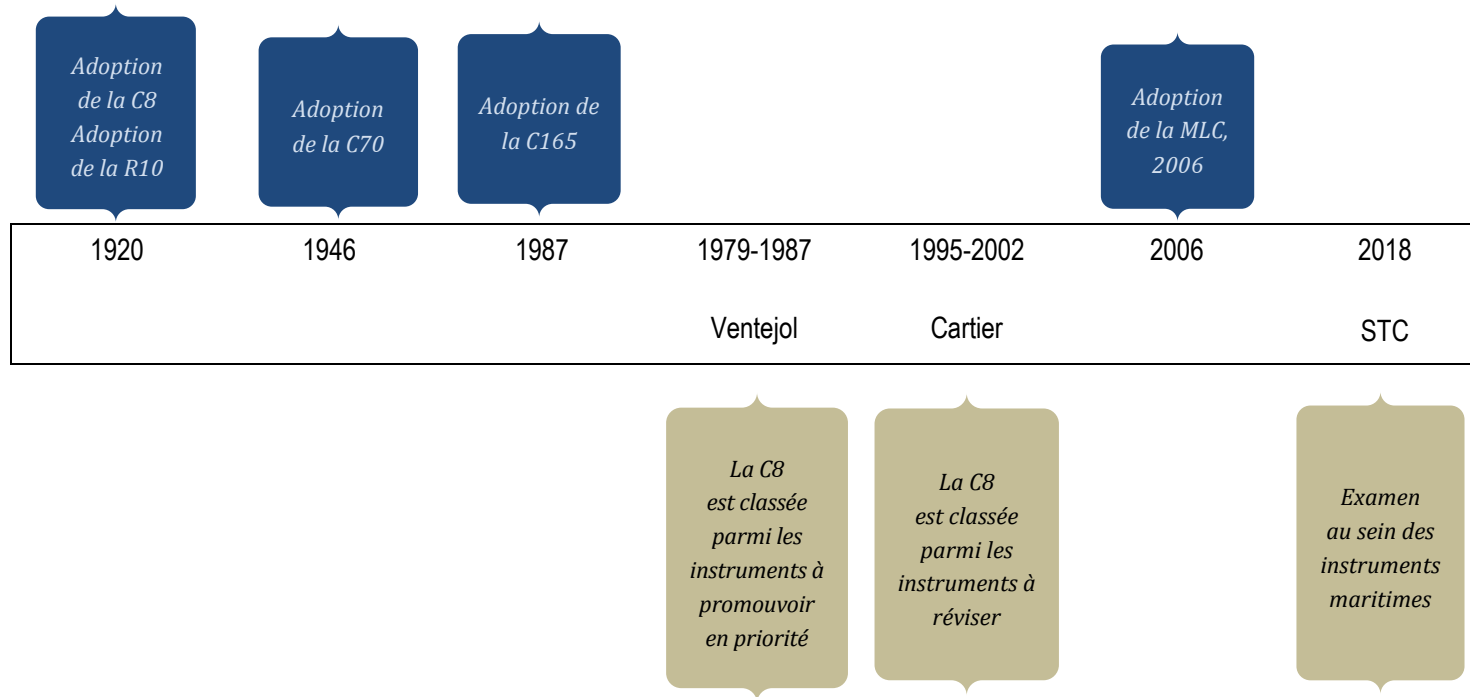
Statut de l'instrument examiné

	Recommandation du Groupe de travail Cartier	Suivi depuis le travail du Groupe de travail Cartier
Convention n° 8	Instrument à réviser	Révisée par la MLC, 2006

Mesures possibles soumises pour examen

1. De classer la convention n° 8 en tant que «Normes dépassées» et de proposer son abrogation.

Instruments concernant l'indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage – Repères chronologiques



I. Approche normative de l'OIT concernant l'indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

A. La protection accordée par les instruments de l'OIT

1. La [convention n° 8 sur les indemnités de chômage \(naufrage\), 1920](#), s'applique à tous les navires, c'est-à-dire «tous les bateaux, navires ou bâtiments, quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, effectuant une navigation maritime, à l'exclusion des navires de guerre». Elle apporte une protection à toutes les personnes employées à bord. En cas de perte par naufrage d'un navire, l'armateur ou la personne avec laquelle le marin a passé un contrat pour servir à bord du navire devra lui payer une indemnité pour faire face au chômage qui en résulte. Cette indemnité sera payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin en vertu de la présente convention pourra être limité à deux mois de salaire. Ces indemnités bénéficient des mêmes privilèges que ceux qui sont reconnus aux salaires gagnés pendant le service, et les marins peuvent avoir recours, pour les recouvrer, aux mêmes procédures que pour les arriérés de salaires.
2. La convention n° 8 est associée à la [recommandation \(n° 10\) sur l'assurance-chômage \(marins\), 1920](#). Celle-ci encourage les Etats Membres à organiser pour les marins un système effectif d'assurance contre le chômage résultant de naufrage ou de toute autre cause. Elle envisage donc le chômage pour des circonstances plus larges que celles visées par la convention n° 8 et sera donc examinée avec les instruments relatifs à la sécurité sociale des gens de mer.
3. La [convention \(n° 70\) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946](#), de même que la [convention \(n° 165\) sur la sécurité sociale des gens de mer \(révisée\), 1987](#), ne traitent pas spécifiquement du chômage résultant des circonstances visées par la convention n° 8.
4. La règle 2.6 de la [convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(MLC, 2006\)](#), affirme que les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage. La norme A2.6, paragraphe 1, traite spécifiquement du chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage. Elle impose à l'armateur de payer à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de ces circonstances. Le principe directeur B2.6.1 reprend le principe d'une indemnité qui devrait être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement, mais dont le montant total peut être limité à deux mois de salaire. Il précise aussi que les gens de mer devraient pouvoir avoir recours, pour le recouvrement de ces indemnités, aux mêmes procédures légales que pour le recouvrement des arriérés de salaires gagnés pendant le service. La norme A2.6, paragraphe 2, précise que l'indemnisation du chômage n'est pas destinée à couvrir les autres pertes ou lésions découlant de la perte du navire ou du naufrage. Il faut souligner en outre le champ d'application élargi de la MLC, 2006, qui protège les gens de mer ou marins définis comme des «personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique», c'est-à-dire 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»¹.

B. L'instrument examiné en quelques dates: adoption et ratification

5. La convention n° 8 a été adoptée en 1920. Elle a enregistré 60 ratifications. La ratification de la MLC, 2006², a entraîné la dénonciation de cet instrument par 46 Etats Membres. Dès lors, 14 Etats Membres demeurent liés par la convention n° 8³. Douze commentaires de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) sont en attente de réponse concernant des problèmes d'application⁴.

¹ Art. II, paragr. 4. La MLC, 2006, ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

² En application de l'article X de la MLC, 2006.

³ Demeurent liés par la convention n° 8: la Colombie, le Costa Rica, Cuba, la Dominique, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Grenade, les Iles Salomon, l'Iraq, le Mexique, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, le Pérou, Sainte-Lucie, la Sierra Leone et l'Uruguay. Pour ce qui est de l'ex-République yougoslave de Macédoine, la commission d'experts a noté l'indication du gouvernement selon laquelle le pays ne dispose d'aucune flotte maritime, n'a pas de navire immatriculé sous son pavillon et n'a aucune législation relative aux questions traitées dans les conventions maritimes de l'OIT. Par ailleurs, cette convention a été déclarée applicable aux territoires non métropolitains suivants: Anguilla (Royaume-Uni), Aruba (Pays-Bas), Iles Vierges britanniques (Royaume-Uni), Partie caribéenne des Pays-Bas, Chine – Région administrative spéciale de Hong-kong, Iles Falkland (Malvinas) (Royaume-Uni), Terres australes et antarctiques françaises (France), Guernesey (Royaume-Uni), Jersey (Royaume-Uni), Montserrat (Royaume-Uni), Sint-Maarten (Pays-Bas) et Sainte-Hélène (Royaume-Uni).

⁴ Ils concernent: Anguilla (Royaume-Uni) (demande des précisions sur la manière dont est garantie l'application aux navires enregistrés à Anguilla de la loi sur la marine marchande qui permet d'appliquer pleinement les dispositions de la convention); l'Azerbaïdjan (demande d'indiquer les instruments législatifs qui donnent application à la convention); la Colombie (demande de réponse à des observations d'une organisation de travailleurs et d'indiquer les mesures adoptées pour faire donner effet à l'article 2 de la convention (indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte par naufrage du navire)); le Costa Rica (demande de prendre des mesures pour modifier la législation en y ajoutant une définition précise du terme «navire», conformément à l'article 1 de la convention); la Dominique (demande d'indiquer les mesures adoptées pour donner effet à l'article 2, paragraphe 2, de la convention); la Grenade (demande de prendre des mesures pour assurer le paiement des indemnités de chômage aux capitaines); les Iles Salomon (demande de prendre des mesures pour rendre la législation nationale conforme à l'article 2 de la convention (indemnités de chômage en cas de perte du navire par naufrage)); l'Iraq (demande de prendre toutes les mesures pour assurer aux gens de mer les indemnités prévues aux articles 2 et 3 de la convention (indemnités de chômage en cas de perte du navire par naufrage)); Montserrat (Royaume-Uni) (demande d'indiquer les mesures adoptées pour étendre à Montserrat l'application de l'article 37 de la loi du Royaume-Uni de 1979 sur la marine marchande, lequel supprime la possibilité de priver le marin de son droit à l'indemnité de chômage lorsque celui-ci n'a pas déployé des efforts raisonnables pour sauver le navire, les personnes et la cargaison); la Papouasie-Nouvelle-Guinée (demande de revoir certaines dispositions de la législation applicable afin de garantir la conformité avec la convention); le Pérou (demande d'indiquer si des dispositions nationales ont été adoptées qui fixent le montant de l'indemnité de chômage en cas de naufrage); et Sainte-Lucie (demande de prendre des mesures pour rendre la loi sur la marine marchande conforme à la convention quant au champ d'application et aux définitions des termes de «marin» et de «navire» et pour modifier les dispositions de la loi sur la marine marchande qui prévoit que, en cas de naufrage ou de perte du navire, un marin ne peut prétendre à son salaire s'il est avéré

II. Faits nouveaux entre l'adoption de cet instrument et 2018

A. Statut

6. Au cours de l'examen réalisé dans le cadre des travaux du **Groupe Ventejol**, il a été relevé que la convention n° 8 conservait sa valeur, dans la mesure où aucun autre instrument ne contenait de dispositions de fond sur la protection du revenu contre le chômage, qui serait applicable aux marins dans les circonstances visées (perte du navire pour naufrage)⁵. En ce sens, en 1979 comme en 1987, cette convention a été considérée comme un instrument à promouvoir en priorité⁶.
7. A la suite des travaux du **Groupe Cartier**, le Conseil d'administration a décidé que la convention n° 8 devait être classée parmi les instruments à réviser.

B. Mise en application et consolidation

8. La convention n° 8 ne figure pas à l'annexe de la [convention \(n° 147\) sur la marine marchande \(normes minima\), 1976](#). Elle n'a pas non plus été reprise par le [protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande \(normes minima\), 1976](#), ni par la [recommandation \(n° 155\) sur la marine marchande \(amélioration des normes\), 1976](#).
9. La MLC, 2006, a révisé la convention n° 8. Elle a repris son contenu en des termes similaires⁷. Techniquement, la convention n° 8 reste ouverte à la ratification; sa dernière ratification a été enregistrée en 1993⁸.

C. Situation au regard des normes internationales du travail

10. La reprise presque à l'identique de la convention n° 8, qui a été opérée dans le cadre de la MLC, 2006, montre bien que la protection qu'elle prévoit est toujours actuelle. Au sein de la MLC, 2006, le choix a été maintenu de différencier le chômage découlant du naufrage ou de la perte du navire, qui engage l'armateur en vertu de la loi du pavillon, du chômage découlant d'autres circonstances, qui dépend du régime figurant sous la règle 4.5 (sécurité sociale). Cette dernière renvoie, concernant le risque «chômage», à la couverture octroyée en vertu de la loi de l'Etat de résidence du marin. Par ailleurs, alors que la convention n° 8 se focalisait sur la question du chômage, le principal apport de la MLC, 2006, est d'aborder d'autres conséquences qu'un naufrage ou qu'une perte du navire pourrait entraîner (lésions et pertes), qui peuvent en partie relever de la protection accordée sous la règle 4.2,

qu'il n'a pas fait tout ce qui était en son pouvoir pour tenter de sauver le navire et la cargaison, ce qui n'est pas autorisé par la convention).

⁵ Voir le document [GB.194/PFA/12/5](#), annexe I, p. 74 (document de travail du Bureau, nov. 1974).

⁶ Voir les *Bulletins officiels*, vol. LXII, 1979, série A, et vol. LXX, 1987, série A.

⁷ Voir la règle 2.6 de la MLC, 2006, ainsi que les dispositions du code associées.

⁸ Sur ce point, voir la note introductive préparée pour la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC).

concernant la responsabilité des armateurs en matière d'accident, de maladie ou de décès survenant en relation avec l'emploi.

III. Principaux éléments à retenir pour déterminer le statut de cet instrument

11. Dans le cadre de l'examen visant à déterminer le statut de la convention n° 8, il convient de tenir compte des éléments d'appréciation suivants, qui sont particulièrement pertinents:

- 1) La convention n° 8 lie encore 14 Etats.
- 2) Elle a fait l'objet d'une consolidation au sein de la MLC, 2006.
- 3) Même si la protection qu'elle assure aux gens de mer apparaît toujours actuelle, celle-ci est d'une portée très limitée si elle est isolée des autres éléments de protection consolidés au sein de la MLC, 2006.

IV. Mesures possibles soumises pour examen concernant cet instrument

12. Au regard de ces éléments, la Commission tripartite spéciale (STC) pourrait envisager:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. De classer la convention n° 8 en tant que «Normes dépassées» et de proposer son abrogation. |
|--|