



## Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)

Genève, 19-23 avril 2021

### ► Conventions non révisées par la MLC, 2006

#### Synthèse

Parmi les instruments examinés consacrés au travail maritime, **deux conventions ne sont pas révisées par la MLC, 2006**:

- Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946
- Convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958

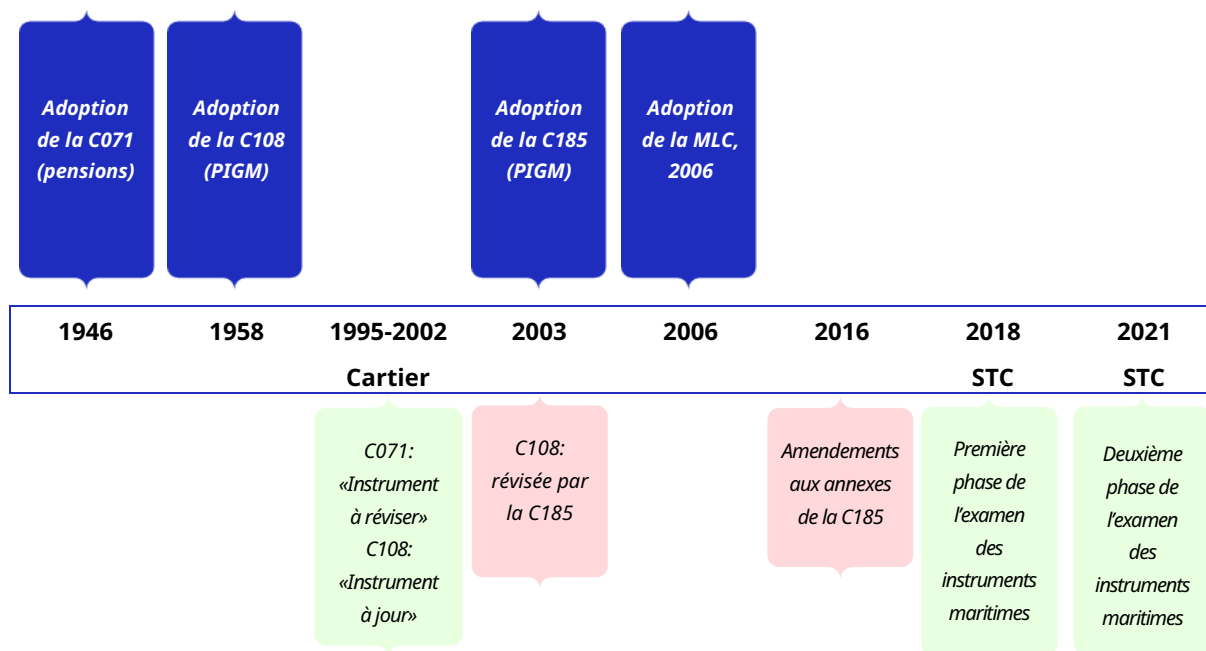
#### Statut des instruments examinés

Convention n° 71	Instrument à réviser	(non révisée par la MLC, 2006)
Convention n° 108	Instrument dépassé	(non révisée par la MLC, 2006 – révisée par la convention n° 185)

#### Mesures possibles soumises pour examen

1. De classer la convention n° 71 dans la catégorie «des normes appelant de nouvelles actions en vue de maintenir une pertinence continue et future» et de mettre en place un suivi afin de déterminer les actions à prendre la concernant.
2. De classer la convention n° 108 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son abrogation lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030.

► Conventions non révisées par la MLC, 2006 – Repères chronologiques



## I. Approche normative de l’OIT concernant les conventions non révisées par la MLC, 2006

### A. La protection accordée par les instruments de l’OIT

1. La convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, dispose d’un champ d’application très large, dans la mesure où elle concerne les gens de mer, c’est-à-dire toute personne employée à bord ou au service de tout navire de mer autre qu’un navire de guerre, qui est immatriculé dans un territoire pour lequel cette convention est en vigueur. Cependant, elle réserve aux États Membres une réelle flexibilité. Ainsi, ils peuvent prévoir des exceptions concernant certaines catégories de gens de mer comme, par exemple, les personnes employées à bord ou au service des navires qui ne sont pas affectés pour des fins commerciales au transport de marchandises ou de passagers; des bateaux de pêche; ou des navires dont la jauge brute est inférieure à 200 tonneaux enregistrés. Sont également sujettes à de possibles exceptions les personnes employées à bord ou au service du navire pour le compte d’un employeur autre que l’armateur, à l’exception des officiers ou opérateurs de radio et du personnel du service général; les personnes qui ne reçoivent pas de rémunération pour leurs services ou ne reçoivent qu’une rémunération nominale ou qui sont rémunérées exclusivement à la part; les personnes travaillant exclusivement pour leur propre compte; les personnes qui ne résident pas sur le territoire du Membre; les personnes qui ne sont pas ressortissantes du Membre. La convention n° 71 précise que les pensions doivent être versées aux gens de mer ayant accompli une période déterminée de service à la mer lorsqu’ils ont atteint l’âge de 55 ou de 60 ans. Elle indique également le montant minimal de la pension, calculé en référence à un pourcentage de la rémunération versée pour chaque année de

service à la mer. La participation collective des gens de mer au financement du régime est plafonnée à la moitié du coût des pensions payables en conformité de ce régime. Le principe du maintien des droits en cours d'acquisition en cas de changement de régime doit être prévu. Les armateurs et gens de mer qui contribuent au régime doivent pouvoir, via leurs représentants, participer à son administration. Le régime doit prévoir un droit de recours pour tout litige s'élevant au sujet de son application.

2. La [convention \(n° 108\) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958](#), s'applique à tout marin employé, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire autre qu'un navire de guerre, qui est immatriculé dans un territoire pour lequel cette convention est en vigueur, et qui est normalement affecté à la navigation maritime. Sous réserve d'une exclusion décidée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, cette convention peut donc être appliquée aux pêcheurs. La convention n° 108 engage l'État qui la ratifie à délivrer à chacun de ses ressortissants exerçant la profession de marin, sur sa demande, «une pièce d'identité des gens de mer» (PIGM). Une PIGM peut également être délivrée à un marin employé à bord d'un navire immatriculé sur son territoire ou inscrit dans un bureau de placement de son territoire. La convention n° 108 précise les mentions qui doivent figurer sur ce document et les facilités qui sont accordées aux gens de mer détenteurs d'une PIGM en matière d'entrée sur le territoire d'un État partie, que ce soit pour embarquer à bord de leurs navires, opérer un transfert ou un transit, ou bénéficier d'une permission à terre.
3. La convention n° 108 a été révisée par la [convention \(n° 185\) sur les pièces d'identité des gens de mer \(révisée\), 2003](#)<sup>1</sup>. Cet instrument, adopté dans le contexte des attentats du 11 septembre 2001, vise à fournir aux gens de mer un document d'identification fiable et sécurisé, afin de faciliter leur admission temporaire dans un territoire étranger, que ce soit pour embarquer à bord de leurs navires, opérer un transfert ou un transit, ou bénéficier d'une permission à terre. Par rapport à la convention n° 108, qui ne contient aucun dispositif de sécurité, la convention n° 185 modifie foncièrement les exigences en matière de fabrication et de contenu des PIGM, par recours à des données biométriques et suivant des spécifications de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Des amendements aux annexes de la convention n° 185 ont été adoptés en 2016 pour tenir compte des standards les plus récents développés par l'OACI et utilisés actuellement pour les passeports électroniques.

## B. Les instruments examinés en quelques dates: adoption et ratification

4. La convention n° 71 a été adoptée en 1946. Elle a enregistré 13 ratifications. Depuis lors, elle n'a été dénoncée par aucun État Membre et demeure donc en vigueur pour 13 États Membres<sup>2</sup>. Cinq commentaires de la Commission d'experts pour l'application des conventions et des recommandations (CEACR) sont en attente de réponse concernant des problèmes d'application<sup>3</sup>.
5. La convention n° 108 a été adoptée en 1958. Elle a enregistré 64 ratifications et est entrée en vigueur en 1961. Depuis lors, elle a été dénoncée par 10 États Membres en raison de

---

<sup>1</sup> Article 10 de la convention n° 185.

<sup>2</sup> Il s'agit de l'Algérie, de l'Argentine, de la Bulgarie, de Djibouti, de l'Égypte, de la France, de la Grèce, de l'Italie, du Liban, de la Norvège, du Panama, des Pays-Bas et du Pérou. La convention n° 71 a également été déclarée comme applicable à la Nouvelle-Calédonie (France) et à la Polynésie française (France).

<sup>3</sup> Ils concernent le Panama (informations relatives aux nombres de pensionnés couverts et au taux de remplacement de la pension; participation des assurés au financement du régime), la Norvège (couverture du personnel de l'hôtellerie et de la restauration des navires de tourisme immatriculés auprès du Bureau norvégien d'immatriculation

la ratification de la convention n° 185. Elle demeure donc en vigueur pour 54 États Membres <sup>4</sup> et un État Membre uniquement pour ce qui est de territoires non métropolitains <sup>5</sup>; 40 commentaires de la CEACR sont en attente de réponse concernant des problèmes d'application. En raison de sa révision par la convention n° 185, elle est fermée à toute nouvelle ratification.

## II. Faits nouveaux entre l'adoption de ces instruments et 2021

6. Concernant la convention n° 71, dans le cadre des travaux du **Groupe Cartier** <sup>6</sup>, la convention n° 71 a été classée parmi les «instruments à réviser».
7. Initialement, la convention n° 71 figurait parmi les conventions qui devaient être révisées du fait de l'entrée en vigueur de la MLC, 2006 <sup>7</sup>. Finalement, elle a été retirée de cette liste sur le constat que la protection qu'elle apporte aux gens de mer n'est reprise par aucune des dispositions placée sous de la règle 4.5 de la MLC, 2006, relative à la sécurité sociale <sup>8</sup>. La convention n° 71 conserve donc une pertinence concernant la protection accordée aux gens de mer en matière de pensions.
8. Au regard des instruments adoptés par l'OIT en matière de sécurité sociale, les gens de mer sont en principe exclus du champ d'application de la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952 <sup>9</sup>.
9. N'ayant fait l'objet d'aucune révision depuis son adoption, la convention n° 71 demeure pertinente en ce qu'elle constitue le seul instrument de l'OIT qui apporte des précisions quant à l'étendue de la protection à accorder aux des gens de mer en matière de pensions. Cependant, elle ne lie plus que 13 États Membres <sup>10</sup>. Par ailleurs, les commentaires en attente de réponse font apparaître que son approche, qui date de 1946, n'est pas nécessairement en cohérence avec l'évolution des législations nationales en matière de couverture du risque vieillesse. Par exemple, l'âge de départ qu'elle retient (55 ou 60 ans) soulève des difficultés au regard des réformes récentes des régimes de retraite dans certains États Membres, qui visent à le reculer.

---

internationale des navires; informations sur une réforme en cours), l'Italie (âge de départ à la retraite; informations demandées sur le montant des pensions versées), la Grèce (informations demandées concernant l'impact de la crise économique et des réformes engagées sur la mise en œuvre de la convention) et Djibouti (informations demandées concernant la création de la Caisse nationale de sécurité sociale; âge de départ à la retraite).

<sup>4</sup> Voir la [liste détaillée](#) sur le portail NORMLEX. Elle est également déclarée applicable à la Région administrative spéciale de Hong-kong (Chine), à la Région administrative spéciale de Macao (Chine), aux îles Féroé (Danemark), à Anguilla (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), aux Bermudes (Royaume-Uni), à Gibraltar (Royaume-Uni), à Guernesey (Royaume-Uni), à l'île de Man (Royaume-Uni), aux îles Falkland (Malvinas) (Royaume-Uni), aux îles Vierges britanniques (Royaume-Uni), à Jersey (Royaume-Uni), à Montserrat (Royaume-Uni) et à Sainte-Hélène (Royaume-Uni). Un différend existe entre les gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni au sujet de la souveraineté des îles Falkland (Malvinas).

<sup>5</sup> La convention n° 108 reste applicable à la Nouvelle-Calédonie (France), à la Polynésie française (France), aux Terres australes et antarctiques françaises (France).

<sup>6</sup> Voir le document [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#).

<sup>7</sup> Qui sont mentionnées à l'article X de la MLC, 2006.

<sup>8</sup> Voir le [Compte rendu provisoire, n° 7](#), de l'examen du rapport du Comité plénier à la 94<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail (maritime), 2006, paragraphes 216-223.

<sup>9</sup> Article 77, paragraphe 1, de la convention n° 102: «La présente convention ne s'applique ni aux marins ni aux marins pêcheurs; des dispositions pour la protection des marins et des marins pêcheurs ont été adoptées par la Conférence internationale du Travail dans la convention sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946, et dans la convention sur les pensions des gens de mer, 1946.»

<sup>10</sup> Parmi ces États Membres, tous ont ratifié la MLC, 2006, à l'exception de l'Égypte et du Pérou.

10. Concernant la convention n° 108, dans le cadre des travaux du Groupe Cartier, la convention n° 108 a été classée parmi les «instruments à jour».
11. Jusqu'en 2004, il avait été envisagé d'inclure dans le texte de la MLC, 2006, des dispositions relatives à la pièce d'identité des gens de mer. En ce sens, la possibilité de mentionner les conventions nos 108 et 185 parmi les instruments que l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, a pour effet de réviser a été discutée sans être finalement retenue <sup>11</sup>.
12. La convention n° 108 est un instrument qui conserve une influence significative dans le secteur du transport maritime. Elle lie 54 États Membres. Sa révision par la convention n° 185, intervenue en 2003, a été motivée par la volonté de préserver les droits des gens de mer en matière de circulation et de descente à terre, dans un contexte où les menaces sur la sûreté maritime exigeaient et exigent encore des standards de fabrication des PIGM relevés par rapport à ceux qui avaient cours en 1958, lorsque la convention n° 108 a été adoptée. En ce sens, la convention n° 185 est le fruit d'un fort consensus international, porté par l'OIT mais également par l'Organisation maritime internationale, à travers l'adoption Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), entré en vigueur en 2004. La convention n° 185 doit donc être considérée comme l'instrument à jour et pertinent traitant des PIGM.
13. En même temps, il convient d'admettre que la ratification et la mise en œuvre de la convention n° 185 continuent à faire face à de multiples défis, malgré les efforts intenses déployés pour rendre la convention plus pertinente.
14. Un des enjeux récurrents de l'application des conventions sur le travail maritime concerne leur potentielle application à d'autres catégories de travailleurs que les gens de mer. Le champ d'application de la convention n° 71 est très large et couvre des catégories de personnes employées ou au service de navires de mer, y compris les navires de pêche. Que ce soit dans le cadre de la convention n° 108 ou dans celui de la convention n° 185, les États Membres peuvent décider de délivrer des PIGM aux personnes travaillant à la pêche maritime commerciale. Il convient de souligner que la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, ne contient pas de dispositions comparables à celles des conventions nos 71 et 108.

### III. Principaux éléments à retenir pour déterminer le statut de ces instruments

15. Dans le cadre de l'examen du statut des conventions nos 71 et 108, il convient de tenir compte des éléments d'appréciation suivants, qui sont particulièrement pertinents:
  1. la convention n° 71 n'a pas été consolidée dans la MLC, 2006; la protection accordée par cet instrument mériterait d'être examinée afin de vérifier qu'elle répond toujours aux besoins des gens de mer en matière de pension;
  2. la convention n° 71 est actuellement en vigueur pour 13 États Membres;
  3. la convention n° 108 a été révisée par la convention n° 185 qui constitue l'instrument à jour reflétant le consensus tripartite en matière de PIGM et contient un système plus sûr d'identification des gens de mer;
  4. la convention n° 108 est actuellement en vigueur pour 54 États Membres.

---

<sup>11</sup> Conférence technique maritime préparatoire, Commentaires sur le projet recommandé, Genève, 13-24 septembre 2004, document [PTMC/04/2](#), 23.

## IV. Mesures possibles soumises pour examen concernant ces instruments

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

1. De classer la convention n° 71 dans la catégorie «des normes appelant de nouvelles actions en vue de maintenir une pertinence continue et future». À cet égard, la STC recommande de convoquer une réunion tripartite d'experts afin de partager les connaissances sur la mise en œuvre de la convention ainsi que sur les raisons de la non-ratification de cet instrument, afin de déterminer les actions à engager dans les meilleurs délais.
2. De classer la convention n° 108 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son abrogation lors de la 118<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail de 2030. À cet égard, la STC recommande:
  - a) d'encourager la ratification de la convention n° 185 par les États Membres encore liés par la convention n° 108;
  - b) d'encourager l'État Membre qui a déjà ratifié la convention n° 185, mais qui reste lié à la convention n° 108 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la convention n° 185 à ces territoires;
  - c) de convoquer une réunion tripartite d'experts sur la convention n° 185 afin d'examiner les difficultés qui subsistent pour sa mise en œuvre et sa ratification et de déterminer les actions à engager dans les meilleurs délais.