

N° 4

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Enregistré à la Présidence du Sénat le 2 octobre 2012

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1)
sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention du travail maritime de
l'Organisation internationale du travail,

Par M. André TRILLARD,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Louis Carrère, *président* ; MM. Christian Cambon, Jean-Pierre Chevènement, Robert del Picchia, Mme Josette Durrieu, MM. Jacques Gautier, Robert Hue, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Daniel Reiner, *vice-présidents* ; Mmes Leila Aïchi, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Gilbert Roger, André Trillard, *secrétaires* ; M. Pierre André, Mme Kalliopi Ango Ela, MM. Bertrand Auban, Jean-Michel Baylet, René Beaumont, Pierre Bernard-Reymond, Jacques Berthou, Jean Besson, Michel Billout, Jean-Marie Bockel, Michel Boutant, Jean-Pierre Cantegrit, Pierre Charon, Marcel-Pierre Cléach, Raymond Couderc, Jean-Pierre Demerliat, Mme Michelle Demessine, M. André Dulait, Mme Odette Duriez, MM. Hubert Falco, Jean-Paul Fournier, Pierre Frogier, Jacques Gillot, Mme Nathalie Goulet, MM. Alain Gournac, Jean-Noël Guérini, Joël Guerriau, Gérard Larcher, Robert Laufoaulu, Jeanny Lorgeoux, Rachel Mazuir, Christian Namy, Jean-Marc Pastor, Philippe Paul, Jean-Claude Peyronnet, Bernard Piras, Christian Poncelet, Roland Povinelli, Jean-Pierre Raffarin, Jean-Claude Requier, Richard Tuhejava, André Vallini.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 376 (2011-2012) et 5 (2012-2013)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. L'O.I.T. REGROUPE AUJOURD'HUI LA PRESQUE TOTALITÉ DES ÉTATS MEMBRES DE L'ONU	6
A. UNE ORGANISATION FONDÉE AU LENDEMAIN DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE.....	6
B. UNE ATTENTION CONSTANTE PORTÉE AU STATUT DES GENS DE MER.....	6
II. LE STATUT DES GENS DE MER RESTE FRAGILE	7
A. L'ACCROISSEMENT EN VOLUME DU COMMERCE MARITIME MARCHAND NE S'EST PAS ACCOMPAGNÉ D'AMÉLIORATIONS NOTABLES DE CE STATUT	7
B. PLUS D'UN MILLION DE PERSONNES, RÉPARTIES SUR PRÈS DE 48 000 NAVIRES, TRAVAILLENT DANS LE TRANSPORT MARITIME MARCHAND	7
III. L'APPORT DU PRÉSENT TEXTE	8
EXAMEN EN COMMISSION	12
ANNEXE N° I - LISTE DES CONVENTIONS AUXQUELLES SE SUBSTITUE LE PRÉSENT TEXTE	13

Mesdames, Messieurs,

L'augmentation du volume du trafic maritime marchand découle de la mondialisation des échanges. Ce volume s'est accru durant la première décennie du XXI^e siècle, au rythme annuel de plus de 3 %, passant de 5,984 milliards de tonnes chargées en 2000 à plus de 8 milliards en 2009.

Ce développement en volume ne s'est pas toujours accompagné d'une amélioration des conditions de travail offertes aux gens de mer.

L'objet de la présente convention, adoptée à l'unanimité des 185 Etats membres de l'organisation internationale du travail (O.I.T.), en février 2006, vise à établir un code mondial du travail pour ces gens de mer.

Ce texte se substitue à 37 conventions précédemment adoptées¹, de 1920 à 1996, par l'O.I.T. dans ce domaine, en consolide les acquis et les améliore.

¹ Voir annexe II

I. L'O.I.T. REGROUPE AUJOURD'HUI LA PRESQUE TOTALITÉ DES ÉTATS MEMBRES DE L'ONU

A. UNE ORGANISATION FONDÉE AU LENDEMAIN DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

L'Organisation internationale du travail (O.I.T.) a été fondée en 1919. Ses statuts ont été élaborés par la Commission de la législation internationale du travail, créée par la Conférence de la Paix, qui avait conclu le traité de Versailles mettant fin à la Première Guerre mondiale. La création de l'O.I.T. découlait de l'idée que la paix durable et universelle à laquelle aspiraient les pays vainqueurs ne pouvait être assurée que par une meilleure justice sociale.

La France siégeait parmi les neuf pays composant la Commission ayant élaboré les statuts de l'O.I.T. **Celle-ci est organisée de façon tripartite : ses organes exécutifs sont composés de représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs.**

Le Bureau international du travail (B.I.T.), secrétariat permanent de l'O.I.T., s'installa à Genève en 1920, et le Français Albert Thomas en fut le premier directeur général.

L'O.I.T. fait aujourd'hui partie du système des Nations unies et compte aujourd'hui 185 États membres.

Parmi les 193 États membres de l'O.N.U., seuls 8 n'ont pas rejoint l'O.I.T. ; ce sont : Andorre, les Bermudes, le Bhoutan, les îles Cook, Monaco, Nauru, la Corée du Nord et Tonga.

B. UNE ATTENTION CONSTANTE PORTÉE AU STATUT DES GENS DE MER

De 1920 à 1936, l'O.I.T. a adopté douze conventions sur les conditions de travail de ces salariés particulièrement exposés, notamment du fait de l'éloignement de leur pays d'origine.

De 1946 à 1996, vingt-cinq autres textes s'y sont ajoutés.

Cet ensemble aborde l'ensemble des conditions d'emploi de ces personnels : âge minimum, indemnités de chômage, assurance-maladie, durée du travail, logement des équipages, prévention des accidents, inspection du travail, recrutement ¹.

La présente convention vise à substituer un texte unique à ces 37 conventions adoptées antérieurement.

Cette convention a d'ores et déjà rempli les deux conditions préalables à son entrée en vigueur : sa ratification par 30 pays, représentant au moins 33 % du total de la jauge brute de la flotte

¹ On trouvera la liste de ces textes en annexe I

marchande mondiale. Au 1^{er} juillet 2012, la flotte marchande mondiale représentait près de 1 milliard de jauge brute, réparti en près de 48 000 navires de plus de 300 unités de jauge (chiffre minimum pour être considéré comme un navire de commerce).

II. LE STATUT DES GENS DE MER RESTE FRAGILE

A. L'ACCROISSEMENT EN VOLUME DU COMMERCE MARITIME MARCHAND NE S'EST PAS ACCOMPAGNÉ D'AMÉLIORATIONS NOTABLES DE CE STATUT

L'O.I.T. présente ainsi leur condition :

« On estime que **90 pour cent du commerce mondial fait appel au transport maritime, qui emploie près de 1,2 million de gens de mer.** Nombreux sont ceux qui naviguent sur des mers éloignées de leur foyer. Les gens de mer et les armateurs sont souvent de nationalités différentes et les navires battent la plupart du temps un pavillon qui n'est pas celui de leur pays d'origine ni celui de l'armateur. **Les gens de mer sont souvent confrontés à des conditions de travail difficiles et sont exposés à des risques professionnels particuliers.** Travaillant loin de chez eux, ils sont à la merci d'éventuels exploiters et peuvent être confrontés au non-paiement de leur salaire et au non-respect de leur contrat. Leur régime alimentaire et leurs conditions de vie en général peuvent être inadéquats. Ils peuvent même être abandonnés dans des ports étrangers. Seules des normes respectées par tous les pays ayant des activités maritimes permettent de garantir une protection adéquate de ces personnes qui travaillent dans la première industrie véritablement mondialisée. »

La présente convention est particulièrement opportune, car le développement en volume de la flotte marchande internationale s'est accompagné d'une forte concurrence entre armateurs, qui a pesé sur les prix, et donc sur les conditions d'emploi des gens de mer. Ce texte **a le mérite de fixer des normes minimales en matière d'heures de travail et de repos, d'hébergement, de protection sanitaire, de soins médicaux et de sécurité sociale.**

B. PLUS D'UN MILLION DE PERSONNES, RÉPARTIES SUR PRÈS DE 48 000 NAVIRES, TRAVAILLENT DANS LE TRANSPORT MARITIME MARCHAND

Ces marins se répartissent entre officiers, dont le nombre est estimé à près de 466 000, originaires en majorité des pays de l'OCDE, et de 721 000 hommes d'équipage, recrutés pour la plupart dans les pays en voie de développement, notamment d'Extrême-Orient. Vingt pour cent de la main d'œuvre maritime du monde est ainsi originaire des Philippines.

Les Français sont près de 14 000, répartis sur 299 navires.

Les chiffres de l'O.I.T. regroupent les marins ayant navigué plus de 9 mois par an, ce qui est assimilé à un plein temps, et les effectifs intermittents.

Selon les statistiques de l'ISL (Institute of Shipping Economics and Logistics), au 1^{er} janvier 2012, la flotte mondiale¹ s'élevait à 1,46 milliard de tonnes de port en lourd (tpl), correspondant à 0,978 milliard de jauge brute et 48 197 unités.

III. L'APPORT DU PRÉSENT TEXTE

Ce texte introduit la notion de « certification nationale », qui oblige chaque Etat l'ayant ratifié à ce que les navires battant son pavillon satisfassent aux critères de « travail décent » détaillés dans la convention. L'autorité de l'Etat du port peut également contrôler les navires. Par ailleurs, une procédure permet de recueillir les plaintes éventuelles, à bord comme à terre.

L'O.I.T. a ainsi estimé que : « le système d'inspection et de certification du travail maritime est une grande avancée qui permet de faire face aux graves situations découlant de l'internationalisation des navires, et de l'incapacité de certains pays à veiller à ce que leurs navires répondent aux normes internationales de qualité. »

La convention comporte trois parties distinctes : les articles, les règles et le code.

Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales à la charge des Etats. Le code, qui indique de quelle manière les règles doivent être appliquées, se compose d'une partie A, obligatoire, et d'une partie B non obligatoire, composée de principes directeurs.

Ces principes directeurs sont essentiels pour la bonne compréhension des règles et normes de la partie A, qui sont énoncés en termes généraux. Ils fournissent ainsi des orientations pour la mise en œuvre de la partie obligatoire de la convention du travail maritime.

Le texte précise que les membres ayant ratifié la convention peuvent vérifier, à l'aide de la partie B du code, le type de mesures qui peuvent être attendues en vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A, ainsi que les mesures qui ne seraient pas nécessairement exigées.










Les articles I à XVI posent les principes de la convention, énoncent les droits des gens de mer, détaillent les modalités d'inspection des navires, et instaurent une instance de suivi du texte, dénommée commission tripartite spéciale. Cette commission réunit des représentants des gouvernements des

¹ Navire de plus de 300 unités de jauge

Etats ayant ratifié la convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le conseil d'administration du B.I.T. Cette instance peut également associer à ses délibérations, sans droit de vote, des représentants des gouvernements n'ayant pas ratifié la convention.

Au 25 septembre 2012, 31 Etats¹, représentant 60 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale, ont ratifié la convention. **Parmi les Etats ayant une flotte commerciale significative et qui ont ratifié, on relève la présence de Chypre, du Libéria, des Philippines, de la Pologne, de la Russie et de Singapour.**

Cependant, des pays possédant d'importantes flottes restent, pour l'instant, en dehors de la convention, comme on peut le constater à la lecture du tableau suivant récapitulant les vingt-quatre premières flottes marchandes par volume (millions de tonnes de port en lourd) et par nombre de navires, au 1^{er} janvier 2010 :

1.  Panama (288,758), 8100 navires
2.  Liberia (142,121), 2456 navires
3.  Marshall (77,827), 1376 navires
4.  Hong Kong (74,513), 1529 navires
5.  Grèce (67,629), 1517 navires
6.  Bahamas (64,109), 1426 navires
7.  Singapour (61,660), 2563 navires
8.  Malte (56,156), 1613 navires
9.  Chine (45,157), 4064 navires
10.  Chypre (31,305), 1026 navires
11.  Corée du Sud (20,819), 3009 navires
12.  Norvège (18,648), 560 navires
13.  Royaume-Uni (17,758), 1697 navires
14.  Japon (17,707), 6221 navires
15.  Allemagne (17,570), 948 navires
16.  Italie (17,276), 1635 navires
17.  Île de Man (16,711), 363 navires
18.  Inde (14,970), 1349 navires
19.  Danemark(DIS) (13,500) 490 navires
20.  Antigua-et-Barbuda (13,034), 1237 navires
21.  États-Unis (12,792), 6546 navires
22.  Indonésie (10,471), 5205 navires
23.  Malaisie (10,225), 1344 navires
24.  Bermudes (10,107), 155 navires

Source : Review of maritime transport 2010 CNUCED

¹ Les 31 Etats qui ont ratifié la convention du travail maritime sont les suivants (au 25 septembre 2012) : Antigua-et-Barbuda ; Australie, Bahamas, Bénin ; Bosnie-Herzégovine ; Bulgarie ; Canada ; Chypre ; Croatie ; Danemark ; Fédération de Russie ; Gabon ; Iles Marshall ; Kiribati ; Lettonie ; Libéria ; Luxembourg ; Norvège ; Palaos ; Panama ; Pays-Bas ; Philippines ; Pologne ; Saint-Kitts-et-Nevis ; Saint-Vincent-et-les-Grenadines ; Singapour ; Suisse ; Suède ; Togo ; Tuvalu.

Par pays propriétaires, le classement est le suivant à la même date :

1.  Grèce 186,095 millions de tonnes, 3150 navires
2.  Japon 183,319 millions de tonnes, 3751 navires
3.  Chine 104,452 millions de tonnes, 3633 navires
4.  Allemagne 103,895 millions de tonnes, 3627 navires
5.  Corée du Sud 44,883 millions de tonnes, 1200 navires
6.  États-Unis 41,290 millions de tonnes, 1865 navires
7.  Norvège 40,518 millions de tonnes, 1968 navires
8.  Hong Kong 34,441 millions de tonnes, 680 navires
9.  Danemark 33,198 millions de tonnes, 940 navires
10.  Singapour 32,609 millions de tonnes, 985 navires
11.  29,490 millions de tonnes, 637 navires
12.  Royaume-Uni 26,211 millions de tonnes, 794 navires
13.  Italie 22,454 millions de tonnes, 844 navires
14.  Russie 19,431 millions de tonnes, 1987 navires
15.  Canada 18,284 millions de tonnes, 433 navires : Marine marchande du Canada
16.  Bermudes 17,192 millions de tonnes, 180 navires
17.  Inde 17,166 millions de tonnes, 509 navires
18.  Turquie 16,768 millions de tonnes, 1 222 navires
19.  Iran 13,692 millions de tonnes, 165 navires
20.  Arabie saoudite 13,205 millions de tonnes, 172 navires
21.  Belgique 12,548 millions de tonnes, 234 navires
22.  Malaisie 12,439 millions de tonnes, 480 navires

Source : Review of maritime transport 2010 CNUCED

La possibilité pour les Etats n'ayant pas ratifié, de participer aux discussions sur les normes applicables aux gens de mer témoigne d'un pragmatisme positif, puisqu'elle leur permet de connaître l'évolution des normes retenues par les Etats parties à la convention.

CONCLUSION

La France doit ratifier au plus tôt le présent texte, qui représente une significative amélioration des conditions de travail des gens de mer.

Il faut relever que notre pays a déjà conformé sa législation aux prescriptions de la convention, qui ont été intégrées dans les codes du travail et des transports, ou ont fait l'objet de décrets et d'arrêtés spécifiques.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie sous la présidence de M. Jean-Louis Carrère, président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du présent projet de loi le 2 octobre 2012.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a adopté le projet de loi. Elle a également proposé qu'il fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifié en séance publique.

**ANNEXE N° I -
LISTE DES CONVENTIONS AUXQUELLES SE SUBSTITUE
LE PRÉSENT TEXTE**

La convention du travail maritime porte révision des conventions suivantes :

- Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920 ;
- Convention (n°8) sur les indemnités de chômage (naufage), 1920 ;
- Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920 ;
- Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921 ;
- Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926 ;
- Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926 ;
- Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 ;
- Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936 ;
- Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936 ;
- Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936 ;
- Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936 ;
- Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936 ;
- Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 ;
- Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946 ;
- Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946 ;
- Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946 ;
- Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946 ;
- Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelots qualifiés, 1946 ;
- Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946 ;
- Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946 ;
- Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949 ;
- Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949 ;
- Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949 ;
- Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958 ;

- Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970 ;
- Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 ;
- Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976 ;
- Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976 ;
- Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976 ;
- Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976 ;
- Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987 ;
- Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux gens de mer), 1987 ;
- Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987 ;
- Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987 ;
- Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996 ;
- Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996 ;
- Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

La Convention n° 165 sur la sécurité sociale des gens de mer, 1987, et qui porte révision de la Convention n° 70 sur la sécurité sociale des gens de mer (ratifiée par la France le 9 décembre 1948) n'a pas été ratifiée par la France.