



Synthèse de la Convention du travail maritime MLC, 2006

Volet "protection sociale des gens de mer"

L'entrée en vigueur de la convention requiert la ratification d'au moins 30 Etats Membres de l'OIT représentant au moins 33 pour cent du tonnage brut mondial. - ***Une de ces conditions est d'ores et déjà remplie avec plus de 40 pour cent du tonnage mondial couverts par la convention.***

17 décembre 2008, les 27 pays membres de l'Union Européenne se sont mis d'accord, pour appliquer aux 300.000 marins de l'UE la convention de l'OIT qui sera transposée en droit européen. Début 2009, la Norvège a ratifié la convention (1^{ère} nation) - ***les autres nations devraient suivre...***

Cela devrait permettre une entrée en vigueur en 2011 (date prévisionnelle annoncée depuis la parution de la convention).

Pour rappel, tout Membre doit faire respecter les dispositions de la Convention sur les navires battant son pavillon (Article V, point 2 et Règle 5.1) - ***Responsabilités de l'Etat du pavillon.***

La convention autorise un Membre à mener des inspections sur tous les navires qui visitent ses ports, même ceux qui battent pavillon de pays qui n'ont pas ratifié la convention.

Cependant, si un navire bat pavillon d'un pays qui a ratifié la convention et produit une certification délivrée par l'Etat du pavillon, l'Etat du port doit accepter ces documents comme une preuve de conformité. (Article V, point 4 et Règle 5.2) - ***Responsabilités de l'Etat du port***

Le contrat d'engagement maritime devra indiquer les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être données au marin par l'Armateur. (Règle 2.1.4 h)

Les normes minimales de prise en charge par l'Armateur, dictées par la convention, correspondent aux responsabilités et non pas aux obligations de sécurité sociale (Règle 4.2)- ***Responsabilités de l'Armateur.***

Elles sont les suivantes :

La couverture du décès et de l'incapacité de longue durée suite à un accident du travail, ou une maladie professionnelle, les frais médicaux à la suite de toute maladie et tout accident survenant pendant la période d'emploi, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments, la nourriture et le logement du marin, ainsi que les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement. (Norme A4.2.1)

Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur verse la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison. (Norme A4.2.3)

Ces couvertures sont normalement prises en charge au niveau d'un club P&I, mais doivent être complétées pour les éventuelles carences de garanties.

Quelques exemples bien connus concernant de sinistres en RC Armateur non prouvés : *accidents ou maladies survenus en dehors du navire sans relation avec le travail, Accident trajet travail selon l'interprétation du P&I sur le parcours effectué, maladie contractée antérieurement à l'embarquement, et/ou déclarée à bord n'ayant pas de relation directe avec le travail (cancer), travail à terre pour l'Armateur et non pour le navire pour lequel il est initialement embauché...*

(Règle 4.5) - **Sécurité sociale** : Cette mesure est applicable à 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. Tout membre devrait offrir la protection de sécurité sociale prévue par la présente convention (Principe directeur B4.5.5).

Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale sont les **soins médicaux**, (Norme A4.5.1 et A4.5.2 - Sécurité sociale) et **au moins trois des neuf branches** ci-dessous :

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.

Cette protection sociale peut être couverte par des régimes privés (assurance) (Norme A4.5.7, Principe directeur B4.5.2)

Les sociétés de recrutement et de placement des gens de mer établies sur le territoire du Membre et fournissant les services d'un marin à un armateur, où qu'ils se trouvent, doivent également vérifier l'application de la convention notamment en matière de sécurité sociale des gens de mer qui sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées dans un pays non membre.

(Règle 5.3) - **Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre**

La convention fixe une «charte des droits» pour les gens de mer; elle doit devenir le «quatrième pilier» du régime réglementaire maritime international, en complément des grandes conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la protection de l'environnement, la sûreté et la sécurité des navires. Cet accord devrait permettre de « contribuer également à créer des «conditions égales» pour tous les armateurs de qualité rendre la concurrence plus juste pour les opérateurs et les États qui appliquent des conditions de travail décentes » (selon le vice-président de la Commission chargé du transport, M. Antonio Tajani)

Ceci est renforcé par la mise en place des notions d'Etat du pavillon et d'Etat du port.

En toute logique, un Membre va donc opérer des contrôles sur les bateaux qui battent son pavillon et vérifiera l'application de la convention sur les navires "étrangers" de passage, de pays membres ou non membres, et sanctionnera d'autant plus les navires qui ne seront pas conformes afin de préserver les intérêts des Pays membres et de la compétitivité de leur pavillon.

« Le temps restant avant l'application de la dite convention permet une mise en place progressive de couverture en commençant par des catégories de marins ciblées selon les souhaits des Armateurs qui peuvent ainsi créer des avantages sociaux pour attirer et conserver des marins qualifiés.

Cela permet, dès à présent, d'évaluer les masses salariales à considérer et maîtriser les coûts avec ou sans participation de l'employé à ses cotisations sociales.

Avec un programme d'assurance privé, comme le nôtre, qui peut reprendre 8 des 9 branches à considérer (chômage exclu), les Armateurs possèdent désormais tous les outils pour entrer progressivement dans la Convention» (Selon Christian HENRY, directeur de la société ICS SA à Luxembourg en charge de la promotion du programme WYCC dédié à la couverture sociale des marins du Monde Entier).