

**Groupe de travail de la Commission
tripartite spéciale instituée en vertu de la
convention du travail maritime, 2006
(MLC, 2006)**

Genève
3-5 avril 2017

**Propositions résultant des discussions du groupe
de travail relatives à la garantie du salaire du marin
lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à
main armée à l'encontre des navires, le marin est
tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs**

Le texte suivant reflète les divers types de propositions qui ont été débattues et est sans préjudice des positions des gouvernements ou des groupes. Il conviendrait de considérer que ce résultat ne se substitue, ni ne fait obstacle, à la nécessité de soumettre des propositions au Directeur général du BIT, conformément à l'article XV, paragraphe 2, de la convention du travail maritime, telle qu'amendée (MLC, 2006).

**a) Amendements à la norme A2.1 de la MLC, 2006 et au
principe directeur connexe**

Insérer un nouveau paragraphe 1 à la norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime, comme suit:

Aux fins de la présente norme, l'expression :

- (a) *piraterie* s'entend au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) ;
- (b) *vols à main armée à l'encontre des navires* désigne tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un Etat, ou tout acte ayant

pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.¹

Insérer un nouveau paragraphe 7 à la norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime, comme suit:

Tout Membre adopte une législation disposant qu'un contrat d'engagement maritime ne peut pas prendre fin lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.

Éléments à prendre en considération lors de la rédaction du principe directeur connexe:

- 1) Le principe directeur devrait indiquer qu'un armateur n'est pas en mesure de rapatrier les marins tenus en captivité et, de ce fait, qu'il ne peut pas valablement mettre fin au contrat d'engagement maritime, dès lors qu'il en aurait l'intention.
- 2) Il conviendrait de clarifier (dans la norme ou le principe directeur) la période de captivité et la date du décès, cette dernière devant être définie en conformité avec la législation nationale applicable de l'Etat du pavillon ou de l'Etat de résidence du marin, selon qu'il convient.

b) Amendements à la norme A2.2 de la MLC, 2006 et au principe directeur connexe

Insérer un nouveau paragraphe 7 à la norme A2.2 – Salaires, comme suit:

Lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, le salaire du marin et les prestations prévus dans le contrat d'engagement maritime continueront à lui être versés, et les virements à être effectués, conformément au paragraphe 4 de la présente norme, pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément à la norme A2.5, ou jusqu' au décès du marin pendant sa captivité.

Éléments à prendre en considération lors de la rédaction du principe directeur connexe:

- 1) Il conviendrait de faire en sorte que la définition du vol à main armée à l'encontre des navires couvre l'enlèvement.

¹ OMI, résolution A.1025(26)

-
- 2) Aucune disposition de la norme A2.2 ne permet à l'armateur de mettre fin au contrat d'engagement maritime pendant la période de captivité.
 - 3) Il conviendrait de recommander que le droit au rapatriement ne puisse expirer pendant la période de captivité du marin.
 - 4) Il conviendrait de clarifier (dans la norme ou le principe directeur) la période de captivité et la date du décès, cette dernière devant être définie en conformité avec la législation nationale applicable de l'Etat du pavillon ou de l'Etat de résidence du marin, selon qu'il convient.

**c) Eléments à intégrer dans des directives
du Bureau en dehors de la MLC, 2006**

- 1) Les armateurs devraient continuer à verser le salaire du marin et toutes autres prestations prévus dans le contrat d'engagement maritime lorsque, à la suite d'actes de piraterie et/ou de vols à main armée à l'encontre des navires, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.
- 2) Aux fins des directives, «piraterie» s'entend au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) et «vol à main armée à l'encontre des navires» s'entend au sens de la résolution de l'OMI A.1025(26).
- 3) Les obligations de l'armateur prévues au paragraphe 1 ci-dessus devraient être maintenues jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément aux dispositions de la norme A2.5 et au principe directeur B2.5, ou jusqu'à la date du décès si le marin meurt pendant sa captivité. La date du décès devrait être définie selon la législation nationale applicable.
- 4) L'armateur devrait continuer à effectuer les virements à la personne ou aux personnes désignées par le marin, conformément à la norme A2.2(4) de la MLC, 2006.
- 5) L'armateur ne devrait pas mettre fin au contrat d'engagement maritime lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.

Lorsque le contrat d'engagement maritime a été établi pour une durée déterminée et qu'il expire alors que, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, l'armateur devrait considérer que le contrat d'engagement maritime est valable jusqu'à la fin de la période de captivité.

Lorsque l'armateur a déjà notifié au marin que le contrat d'engagement maritime prend fin et que la date de fin de contrat a lieu pendant la période de captivité du marin, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, l'armateur devrait considérer que

le contrat d'engagement maritime est valable jusqu'à la fin de la période de captivité.

- 6) Il conviendrait de mentionner les orientations existantes destinées aux armateurs concernant les meilleures pratiques en matière d'appui aux gens de mer et à leurs familles pendant ou après des actes de piraterie, par exemple, le *Guide de bonnes pratiques à l'intention des compagnies maritimes et des sociétés de manning, Soutien humanitaire aux marins et à leurs familles en cas de vols à main armée et d'actes de piraterie*, élaboré par le Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer.
7. Il conviendrait d'encourager les marins à conclure des accords sur les virements.
8. Il conviendrait de traiter la question du soutien aux marins en cas troubles dus au stress post-traumatique.