
Proposition pour l'élaboration de directives de l'OIT, en dehors de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), présentée par le groupe des représentants des armateurs (26 août 2017)

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

Contexte

La deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) (Genève, 8-10 février 2016), a décidé, conformément à l'article 15 de son règlement, de mettre en place un groupe de travail chargé notamment d'examiner les questions relatives à la garantie du salaire du marin, lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie et le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, et d'élaborer des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006, pour traiter de ces questions.

Le Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale établi en vertu de la MLC, 2006, s'est réuni au BIT du 3 au 5 avril 2017. Le résultat de la discussion est consigné dans le document [STCMLC/WG/2017/D.1](#) qui soumet divers types de propositions pour éventuel examen par le STC. Ces propositions sont sans préjudice des positions des gouvernements ou des groupes et ne sauraient être considérées comme se substituant, ou faisant obstacle, à la nécessité de soumettre des propositions au Directeur général du BIT, conformément à l'article XV, paragraphe 2, de la MLC, 2006.

Le groupe des armateurs soumet donc l'une des propositions qui est faite au groupe de travail en utilisant le modèle établi lors de la réunion (voir document [STCMLC/WG/2017/D.3](#)).

Cette proposition figure à l'alinéa *c*) du document [STCMLC/WG/2017/D.1](#) et fournit des éléments qui pourraient être intégrés dans des directives du Bureau, en dehors de la MLC, concernant 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. Ces éléments sont reproduits ci-après:

- 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 de troubles dus au stress post-traumatique.

Objet

Le groupe des armateurs reconnaît la nécessité de garantir le salaire des marins tenus en captivité, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, et appuie l'examen de cette question par la Commission tripartite spéciale. Cependant, comme évoqué dans le groupe de travail, il note que le nombre de cas de piraterie où des gens de mer n'ont pas perçu leur salaire est extrêmement réduit, la plupart des cas signalés étant antérieurs à l'entrée en vigueur des amendements apportés en 2014 à la convention (dispositions relatives à la garantie financière). Qui plus est, beaucoup des cas portés à l'attention du groupe de travail concernaient des navires qui se situent hors du champ d'application de la MLC, 2006, tels que les navires de pêche, les boutres et les jonques, ou battant pavillon d'Etats qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006, ou qui ne respectent pas ses prescriptions. Le groupe des armateurs considère aussi que la MLC, 2006, couvre des situations où le contrat d'engagement maritime ne peut pas être résilié ou bien où les salaires cessent d'être versés quand un marin est tenu en captivité, sur le navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires.

Le groupe des armateurs:

- considère donc qu'un amendement au Code de la MLC, 2006, n'aiderait pas les personnes touchées, ne serait pas approprié, ou ne serait pas la réponse la plus efficace ou la plus proportionnée;
- rappelle que la MLC, 2006, n'est entrée en vigueur que récemment (notamment quelques amendements déjà adoptés) et requiert plus de temps pour être pleinement appliquée;

-
- considère que la réponse la plus appropriée, efficace et proportionnée consisterait à élaborer des directives du Bureau, en dehors de la MLC, concernant 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;
 - propose que les orientations qui pourraient être élaborées devraient être d'application étendue et couvrir tous les personnels à bord des navires de mer et non pas seulement ceux qui relèvent du champ d'application de la MLC, 2006.

Qui plus est, de telles orientations garantirait aussi que la disposition légale en vigueur et la pratique consistant pour les armateurs à 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, soient claires et qu'elles ne soient pas remises en question. Tout amendement au code de la MLC, 2006, sur cette question pourrait malheureusement avoir pour conséquence involontaire de nuire à la pratique actuelle ou de prêter à confusion en ce qui concerne les prescriptions de la MLC, 2006, relatives au paiement des salaires et au contrat d'engagement maritime.

Considérations pertinentes

La Commission tripartite spéciale est invitée à prendre note des orientations existantes figurant dans le guide élaboré par un certain nombre de parties prenantes du secteur dans le cadre du Programme d'aide humanitaire aux victimes de la piraterie en mer (MPHRP)¹ du Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN). Il est intitulé *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*.

Le groupe des armateurs ne propose pas que le document soit une directive du Bureau puisqu'il n'a pas été élaboré dans un cadre tripartite formel, mais estime qu'il pourrait constituer un bon point de départ et une ressource utile pour la discussion, au même titre que les éléments figurant à l'alinéa c) du document STCMLC/WG/2017/D.1. Ce document peut être consulté à l'adresse suivante: <http://seafarerswelfare.org/piracy/mphrp>, en français et en anglais.

Des copies des orientations de l'ISWAN sont annexées à la présente communication pour en faciliter la consultation. Elles pourraient être utiles au Bureau pour préparer la réunion tripartite chargée de produire des directives, ce qui permettrait aussi de réduire la charge financière et administrative afférente. Cela présenterait l'avantage supplémentaire de tirer parti de l'expérience considérable et des enseignements tirés par ceux qui ont été associés à la gestion de situations regrettables de ce type.

¹ Le Programme d'aide humanitaire aux victimes de la piraterie en mer (MPHRP) a été créé en 2011 en tant qu'alliance à but non lucratif de partenaires de l'industrie maritime, de syndicats maritimes et des associations d'utilité publique (www.mphrp.org). Le MPHRP vise à fournir une assistance aux gens de mer touchés par la piraterie maritime et à leurs familles. Outre l'aide fournie en vue du rétablissement et de la réadaptation des gens de mers et de leurs familles, le MPHRP élabore des orientations, met en œuvre des programmes de formation à l'intention des compagnies et des gens de mer et a mis sur pied un réseau de personnes qualifiées pour aider les marins victimes d'actes de piraterie et les membres de leurs familles.

Amendement proposé

1. Elaboration de directives de l'OIT, en dehors de la MLC, 2006, 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, reprenant les éléments indiqués à l'alinéa *c*) du document STCMLC/WG/2017/D.1

Mesures transitoires

2. Les orientations du Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN) pourraient être utilisées en attendant que soient élaborées, en dehors de la MLC, 2006, de nouvelles directives officielles de l'OIT 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.