

---

# **Propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), présentées par le groupe des représentants des gens de mer conformément à l'article XV (23 août 2017)**

## **Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires**

### **Contexte**

Malgré une apparente réduction du nombre d'incidents dernièrement, la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires continuent d'être un problème. L'un des aspects les plus préoccupants de ce problème concerne ses répercussions sur les membres de l'équipage qui se retrouvent en captivité à la suite d'actes de ce type, ainsi que sur leurs familles. La captivité peut durer des années, entraînant un traumatisme pour les marins et pour leurs familles, plongées dans une inquiétude permanente quant au sort réservé à leurs proches et confrontées éventuellement à la perte du revenu qui leur permettait de faire face à leurs besoins – alimentation, école, médicaments et autres.

Les Directives intérimaires sur les mesures relatives au bien-être des gens de mer et des membres de leur famille touchés par la piraterie au large des côtes somaliennes (MSC 93/16/1), qui ont été portées à l'attention du BIT par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI MSC) à sa 93<sup>e</sup> session, disposent ce qui suit:

Les propriétaires de navires ... devraient veiller à ce que les salaires et les indemnités applicables continuent d'être versés aux familles des marins touchés.

et:

Les gens de mer retenus en otage ne devraient pas être licenciés, et par conséquent ils devraient continuer de percevoir leur salaire.

Il convient de noter que ces directives ont été soumises à l'OMI par l'Italie, la République de Corée, les Philippines, le Conseil maritime international et baltique, la CCI, l'ICMA, l'IFSMA, l'IMHA, l'INTERCARGO, l'INTERTANKO, l'ITF, le Nautical Institute et l'OCIMF.

S'il est reconnu que beaucoup d'armateurs et d'employeurs s'occupent des familles des gens de mer retenus en captivité, malheureusement les directives n'ont pas toujours été respectées. Ces cas nuisent à l'image de l'industrie. Qui plus est, il y a des zones d'ombre en ce qui concerne l'échéance de contrats de durée déterminée et le maintien du versement des salaires pendant toute la durée de la captivité illégale. Les conséquences ont été très dures pour les gens de mer concernés et leurs familles.

### **Objet**

L'objet des amendements proposés est de codifier la garantie du salaire des gens de mer et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, au cours d'une période où le marin est tenu en captivité, et d'assurer que cette responsabilité est

---

assumée par la partie concernée. Pour garantir que les droits des gens de mer soient adéquatement protégés, il est proposé d'amender dans ce sens à la fois les normes et les directives.

## Considérations pertinentes

Les amendements proposés visent à préciser les obligations qui devraient incomber aux armateurs lorsque des gens de mer sont tenus en captivité, à garantir que les salaires et autres prestations contractuelles sur lesquels comptent les familles des marins capturés continuent d'être versés, de façon à éviter que cette charge retombe sur les gouvernements et les autres partenaires sociaux pendant cette période, et à assurer que le droit à des conditions de vie et de travail décentes soit expressément maintenu.

Les objectifs ainsi visés seront atteints sans imposer un lourd fardeau administratif aux Etats. Les amendements proposés garantissent aussi que les familles ne subiront pas les conséquences de la perte de revenu pendant la période de captivité.

## Amendements proposés

### Norme A2.1

1. Insérer un nouveau paragraphe 1, comme suit:

1. Aux fins des normes A2.2.1 et A2.2.2, de la directive B2.5.4 et 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; cette expression couvre l'enlèvement de marins qui sont ensuite détenus à bord du navire ou ailleurs en vue d'obtenir une rançon.

2. Renuméroter de «2 à 7» les paragraphes existants et insérer un nouveau paragraphe 8 ainsi libellé:

8. 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.

### Norme A2.2

3. Remplacer le terme «Norme A2.2 – Salaires» par «Norme A2.2.1 – Salaires».

4. Insérer deux nouveaux paragraphes, comme suit:

7. Lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, un marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, son salaire et les prestations prévus dans son contrat de travail, la convention collective pertinente ou la

---

législation de l'Etat du pavillon continuent de lui être versés, et les virements prévus continuent d'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 A2.5.1, ou jusqu'au décès du marin pendant sa captivité.

8. Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que le salaire et les prestations dues au marin tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, continuent à lui être versés.

**5. Insérer une nouvelle norme A2.2.2 – Sécurité financière comportant les paragraphes suivants:**

1. En application du paragraphe 8 de la norme A2.2.1, la présente norme impose l'obligation de fournir un dispositif de garantie financière en vue d'assurer que, lorsqu'un marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, son salaire est versé, à lui-même et/ou à son représentant désigné.

2. Chaque Membre veille à ce qu'un dispositif de garantie financière répondant aux prescriptions de la présente norme soit en place pour les navires battant son pavillon. Le dispositif de garantie financière peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

3. Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, à tout marin tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre d'un navire battant le pavillon du Membre, et/ou à son représentant désigné.

4. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon, auxquels s'appliquent les paragraphes 1 ou 2 de la règle 5.1.3, détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

5. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A2-II. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

6. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard, sur demande du marin ou de son représentant désigné, et dûment justifiée, conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

7. Eu égard aux règles 2.1 et 2.2, l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, y compris les virements prévus conformément au paragraphe 4 de la norme A2.2.1, pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, conformément à la norme A2.5.1, ou jusqu'au décès du marin pendant sa captivité.

---

8. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

9. Aucune disposition de la présente norme ne porte atteinte au droit de recours de l'assureur ou du prestataire de la garantie financière contre un tiers.

10. Les dispositions de la présente norme n'ont pas pour objet d'être exclusives ni de porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours destinés à indemniser les gens de mer victimes d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre d'un navire. La législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être déduites des sommes reçues d'autres sources et découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente norme.

### ***Nouvelle directive B2.5.4***

6. Insérer une nouvelle directive B2.5.4 – Piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires, libellée comme suit:

1. Le droit au rapatriement ne peut expirer tant que le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre d'un navire.

### ***Annexe A5-I***

7. Après la dernière ligne, insérer une nouvelle ligne ainsi libellée: «Sécurité financière pour le versement des salaires des marins tenus en captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée.»

### ***Annexe A5-III***

8. Après la dernière ligne, insérer une nouvelle ligne ainsi libellée: «Sécurité financière pour le versement des salaires des marins tenus en captivité à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée.»

### ***Nouvelle annexe A2-I***

9. Insérer une nouvelle annexe A2-I – Preuves de la garantie financière prescrites par la norme A2.2.1, paragraphe 8, comme suit:

Le certificat ou toute autre preuve documentaire visée au paragraphe 5 de la norme A2.2.2 doit inclure les renseignements suivants:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;

- 
- f)* les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les demandes d'assistance des gens de mer;
  - g)* le nom de l'armateur;
  - h)* la durée de validité de la garantie financière;
  - i)* une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A2.2.2.

**10.** Faire tous les amendements qui en résultent, comme nécessaire.