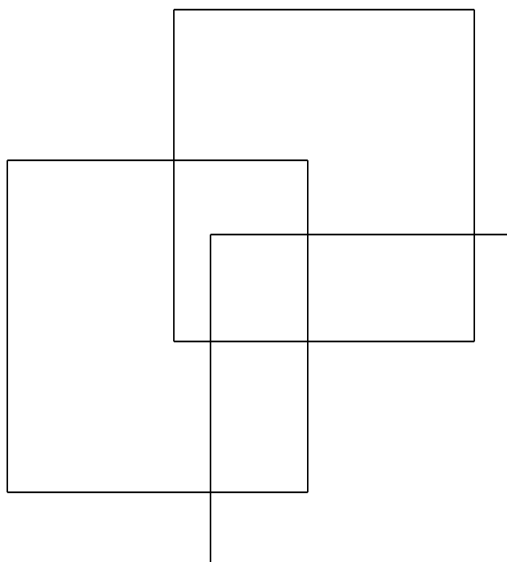




Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

**Rapport soumis aux fins de discussion pour l'élaboration
des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006,
concernant 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, pour traiter de ces questions**
(Genève, 3-5 avril 2017)



STCMLC/WG/2017/2

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Département des normes internationales du travail
Département des politiques sectorielles**

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

**Rapport soumis aux fins de discussion pour l'élaboration
des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006,
concernant 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, pour traiter de ces questions
(Genève, 3-5 avril 2017)**

Genève, 2017

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: rights@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Consultez le site www.ifrro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Groupe de travail de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), Rapport soumis aux fins de discussion pour l'élaboration des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006, concernant 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, pour traiter de ces questions (Genève, 3-5 avril 2017), Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2017.

ISBN 978-92-2-231289-4 (imprimé)

ISBN 978-92-2-231290-0 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Working Group of the Special Tripartite Committee established under the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), Background paper on the preparation of proposals related to the protection of seafarers' wages when the seafarer is held captive on or off the ship as a result of acts such as piracy or armed robbery, including an amendment to the Code of the MLC, 2006, to address these issues (Geneva, 3-5 April 2017), ISBN 978-92-2-130789-1 (imprimé), ISBN 978-92-2-130790-7 (pdf Web), Genève, 2017; et en espagnol: *Grupo de Trabajo del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), Documento de referencia para la elaboración de propuestas relacionadas con la protección de las retribuciones de la gente de mar cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo del buque o fuera del mismo como consecuencia de actos tales como la piratería y el robo armado, incluidas enmiendas al Código del MLC, 2006, con el fin de abordar estas cuestiones (Ginebra, 3-5 de abril de 2017), ISBN 978-92-2-330825-4 (imprimé), ISBN 978-92-2-330826-1 (pdf Web), Genève, 2017.**

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs, et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des plates-formes de distribution numérique. On peut aussi se les procurer directement en passant commande auprès de ilo@turpin-distribution.com. Pour plus d'information, consultez notre site Web www.ilo.org/publns ou écrivez à l'adresse ilopubs@ilo.org.

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	1
II. Travaux menés par la commission tripartite spéciale	2
a) Proposition du groupe des représentants des gens de mer	2
b) Réponses à la proposition du groupe des représentants des gens de mer	2
c) Discussion relative à la piraterie lors de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale	4
d) Champ et nature du problème	6
e) Actes de piraterie et vols à main armée	7
f) Non-versement des salaires	7
III. Actes de piraterie et vols à main armée dans le droit international	8
a) Définitions	8
b) Evolution de la situation internationale concernant la question de 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	9
IV. Législation nationale et conventions collectives	10
a) Législation nationale	10
b) Conventions collectives	11
V. Réponses aux questionnaires et observations	12
a) Résumé et brève analyse des réponses et des observations reçues	12
b) Résumé des domaines dans lesquels les points de vue semblent converger	20
Champ et définitions	21
Limites dans le temps	21
Contrat d'engagement maritime	21
Protection contre le licenciement	21
Autres	21
Forme de la proposition	22
c) Domaines pouvant faire l'objet d'autres discussions	22
Garantie financière	22
Versement de la «rémunération» à la place de «salaire»	22
Zones à haut risque	22
VI. Eléments et formes des solutions au problème	22
a) Amendements aux normes du code de la MLC, 2006	23
b) Amendements aux principes directeurs du code de la MLC, 2006	24
c) Principes directeurs ou autres documents <i>en dehors</i> de la MLC, 2006	24

I. Introduction

1. La deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (Genève, 8-10 février 2016), a décidé, conformément à l'article 15 de son Règlement, de mettre en place un groupe de travail dont le mandat est le suivant:
 - i) 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 élaborer des propositions, y compris des amendements au code de la MLC, 2006, pour traiter de ces questions;
 - ii) faire des recommandations visant à améliorer le processus d'élaboration des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, à la Commission tripartite spéciale pour examen, conformément à l'article XV de la convention et à l'article 11 de son Règlement, afin que les Etats Membres et les organisations représentatives des gens de mer et des armateurs puissent les étudier en profondeur le plus tôt possible; et
 - iii) produire un rapport contenant des recommandations, qui sera présenté à la troisième réunion de la Commission tripartite spéciale, au plus tard neuf mois avant la tenue de celle-ci ¹.
2. La décision de mettre en place un groupe de travail a été approuvée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) à sa 326^e session (mars 2016) ². Les membres du groupe de travail ont participé à deux séries de consultations qui ont eu lieu par correspondance entre août 2016 et janvier 2017 ³.
3. Ce document d'information porte spécifiquement sur les questions liées au paragraphe i) ci-dessus.

¹ Résolution concernant la mise en place d'un groupe de travail de la Commission tripartite spéciale. Rapport final de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) (Genève, 8-10 février 2016), STCMLC/2016/7 disponible à l'adresse: http://ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_461361.pdf.

² Document GB.326/LILS/6 disponible à l'adresse: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_459147.pdf

³ Le groupe de travail est composé de représentants gouvernementaux du Canada, de la France, du Nigéria et de Singapour; de représentants des armateurs de la Chine (Hong Kong), de l'Allemagne, du Royaume-Uni et des Philippines; et de représentants des gens de mer des États-Unis, du Royaume-Uni, de la Russie et des Philippines. Le gouvernement du Nigéria n'a soumis aucune observation lors des consultations. Des informations détaillées relatives aux membres, ainsi que les documents élaborés pour les deux séries de consultations, sont disponibles en anglais uniquement à l'adresse: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCM_S_500948/lang--en/index.htm.

II. Travaux menés par la commission tripartite spéciale

a) Proposition du groupe des représentants des gens de mer

4. En 2015, conformément aux paragraphes 2 et 5 de l'article XV de la MLC, 2006, le groupe des représentants des gens de mer désignés à la commission tripartite spéciale a soumis une proposition d'amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.2 de la MLC, 2006. La proposition consistait à ajouter le nouveau paragraphe suivant [5bis] ou [7] après les paragraphes actuels 5 ou 6 de la norme A2.2 – Salaires⁴: « Lorsqu'un marin est tenu en captivité par des pirates, les sommes qui lui sont dues conformément au paragraphe 1, y compris tous virements, continuent d'être versées pendant toute la durée de sa captivité ».
5. La proposition d'amendement vise à garantir le versement du salaire du marin lorsqu'il est tenu en captivité par des pirates⁵. Cette proposition cherche à répondre à certaines des préoccupations exprimées notamment par le groupe de travail 3 du groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes dans le projet de *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* (dénommées ci-après les *Directives intérimaires*)⁶.

b) Réponses à la proposition du groupe des représentants des gens de mer

6. Conformément à l'article 11 du Règlement de la commission tripartite spéciale, le Bureau a communiqué la proposition des gens de mer à tous les Membres de l'OIT, en les invitant à transmettre au Bureau leurs observations et suggestions concernant cette proposition. Dans leurs observations⁷, certains gouvernements se sont déclarés dans l'ensemble favorables à la proposition (Brésil, Cambodge, Chine, République de Corée, Estonie, Inde, Maurice,

⁴ Document d'information en vue de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (Genève, 8-10 février 2016) [STCMLC/2016, annexe C].

⁵ *Ibid.*, paragr. 8.

⁶ *Ibid.*, paragr. 9. Voir Organisation maritime internationale (OMI) (2014): *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*. Document présenté par l'Italie, la République de Corée, les Philippines, BIMCO, CCI, ICMA, IFSMA, IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF, the Nautical Institute et OCIMF. MSC 93/16/1. Londres. Le texte peut être consulté à: <http://intertanko.com/Documents/MS%2093-16-1.pdf> (en anglais seulement). Le groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes, créé le 14 janvier 2009 en vertu de la résolution n° 1851 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies, est un forum international ad hoc non gouvernemental réunissant près de 80 pays, organisations et groupes industriels partageant un intérêt commun pour la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden et l'océan Indien.

⁷ Résumé des observations et des suggestions relatives aux amendements au code de la convention du travail maritime, 2006: Document d'information en vue de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (Genève, 8-10 février 2016) à http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_448849.pdf.

Panama, Suisse, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Turquie et Vietnam).

7. En outre, beaucoup de points de vue différents ont été exprimés sur le sujet; il a été indiqué notamment, qu'il fallait avoir une compréhension claire du raisonnement qui sous-tend l'amendement⁸; que l'amendement pourrait être difficile à mettre en œuvre dans la mesure où il serait étendu aux périodes pendant lesquelles les gens de mer sont dans l'incapacité de travailler à cause d'une faute commise par un tiers⁹; qu'il pourrait être pertinent de restreindre l'amendement à une situation dans laquelle un marin n'est pas en mesure de travailler en raison de circonstances qui sont raisonnablement attribuables à l'armateur/employeur, et pendant la durée de laquelle l'armateur est par conséquent tenu de verser au marin son salaire normal¹⁰; que la situation dans laquelle un marin est tenu en captivité par des pirates doit être considérée comme un cas de force majeure dont l'armateur ne saurait être tenu pour responsable¹¹; que la responsabilité des armateurs ne se limite pas forcément aux obligations imposées par la loi¹²; qu'il conviendrait d'examiner de plus près les conséquences juridiques de l'expiration d'un contrat de travail pendant la période de captivité d'un marin¹³; que les indemnités dues aux gens de mer victimes d'actes de piraterie ne doivent pas être limitées aux seuls salaires et qu'il y a lieu d'examiner attentivement les responsabilités des instances concernées¹⁴; qu'il conviendrait d'examiner les *Directives intérimaires* et les différentes recommandations portant sur des questions telles que l'assurance de l'armateur pour l'équipage, les conditions et contrats de travail, l'indemnisation des pertes subies, l'appui financier et l'emploi futur¹⁵; que l'amendement proposé appelait l'élaboration de directives comme le prévoient les normes existantes de la MLC, 2006¹⁶; que l'obligation faite à l'armateur de continuer de verser le salaire d'un marin durant sa captivité ne devrait pas être illimitée dans le temps¹⁷; que l'amendement se rapporte à une situation dans laquelle le contrat de travail devrait être considéré comme suspendu, mais qu'il soulève des problèmes complexes¹⁸; qu'il n'est pas raisonnable d'imputer les risques découlant d'actes de piraterie aux armateurs qui, en pareil cas, subissent déjà un assez grand préjudice dû à l'immobilisation du navire, au retard de livraison de la cargaison et à d'autres frais, et qu'il faudrait négocier avec les compagnies d'assurances une protection adéquate des armateurs contre les actes de piraterie¹⁹; que cet

⁸ *Ibid.*, paragr. 6.

⁹ *Ibid.*, paragr. 10.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*, paragr. 11.

¹² *Ibid.*, paragr. 12.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*, paragr. 13.

¹⁵ *Ibid.*, paragr. 14.

¹⁶ *Ibid.*, paragr. 15.

¹⁷ *Ibid.*, paragr. 16.

¹⁸ *Ibid.*, paragr. 17.

¹⁹ *Ibid.*, paragr. 18.

amendement imposerait des obligations supplémentaires aux armateurs alors que ceux-ci sont déjà aux prises avec les contraintes administratives que leur impose l'obligation de prouver qu'ils se conforment aux dispositions de la convention²⁰; que les armateurs sont directement responsables du navire et de l'équipage en cas de piraterie²¹.

8. Dans ses observations, le gouvernement de la Fédération de Russie a suggéré d'aligner comme suit le libellé du nouveau paragraphe sur les dispositions de la convention collective mondiale conclue entre la Fédération internationale des ouvriers du transport et le Conseil international des employeurs maritimes, qui définissent les circonstances dans lesquelles les gens de mer sont considérés comme étant retenus illégalement captifs²²:

En cas de restriction de la liberté d'un marin en raison de circonstances indépendantes de la volonté de l'armateur ou du marin, de détournement du navire ou de commissions d'autres actes illégaux contre un navire, les sommes qui sont dues au marin conformément au paragraphe 1 de la présente norme, y compris tous virements, continuent d'être versées tant que ces actes n'ont pas pris fin, conformément à la législation de l'Etat du pavillon.

9. Dans ses observations, le gouvernement de la Chine a suggéré d'harmoniser la formulation du paragraphe 4 e) de la norme A2.1 (contrat d'engagement maritime) et d'ajouter après «le montant du salaire du marin», le membre de phrase «y compris le montant du salaire dû pendant tout le temps que le marin est retenu captif par des pirates»²³.

c) **Discussion relative à la piraterie lors de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale**

10. Les interventions faites lors de la discussion générale de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale sur l'amendement proposé²⁴ font ressortir dans l'ensemble la nécessité de traiter la question, plusieurs gouvernements faisant valoir que leurs propres marins ont été confrontés à ce problème. Néanmoins, des points de vue différents ont été exprimés sur les aspects qu'il conviendrait de prendre en considération, sur l'approche à adopter (par exemple, amender la MLC, 2006, ou suivre une autre approche) et sur le champ des situations à prendre en compte (par exemple, déterminer si le terme «piraterie» est trop restrictif).
11. Conformément à la pratique de la commission tripartite spéciale, les représentants gouvernementaux, des armateurs et des gens de mer ont eu la possibilité pendant la réunion de soumettre des amendements par écrit à la proposition initiale soumise par les gens de mer. Les amendements relatifs à la question de la piraterie, mentionnés ci-après, ont été soumis par écrit²⁵:

²⁰ *Ibid.*, paragr. 19.

²¹ *Ibid.*, paragr. 20.

²² Résumé des observations et des suggestions relatives aux amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, STCMLC/2016/2, paragr. 21, gouvernement de la Fédération de Russie.

²³ Résumé des observations et des suggestions relatives aux amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, STCMLC/2016/2, paragr. 23, gouvernement de la Chine.

²⁴ Paragr. 28 à 51 du rapport final.

²⁵ Le texte intégral de tous les amendements présentés à la deuxième réunion de la commission tripartite spéciale est consultable à l'annexe III du rapport final.

-
- Proposition d'amendement présentée par la République de Corée – Norme A2.2, nouveau paragraphe [5bis] ou [7] – Après les mots «par des pirates», *insérer* «et qu'il est au service du navire»;
 - Proposition d'amendement présentée par les représentants des gens de mer – Norme A2.2, nouveau paragraphe [5bis] ou [7] – *Remplacer* les mots «tenus en captivité par des pirates» *par* «illégalement retenu captifs à bord du navire ou à terre»;
 - Proposition d'amendement présentée par les représentants des armateurs – Norme A2.2, nouveau paragraphe [5bis] ou [7] – *Supprimer* le nouveau paragraphe proposé [5bis] ou [7];
 - Proposition d'amendement présentée par la Grèce – Norme A2.2, nouveau paragraphe [5bis] ou [7] – *Remplacer* le paragraphe proposé par: «Tout membre exige que les sommes dues, y compris tous virements, aux gens de mer tenus captifs à bord du navire ou à terre, tels que dans les cas de piraterie ou de vol à main armée, soient versées conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime et/ou de la convention collective applicable»; et
 - Proposition d'amendement présentée par les représentants des gens de mer – Norme A2.2, nouveau paragraphe [5bis] ou [7] – *Ajouter* à la fin de la phrase les mots «même si le contrat d'engagement du marin expire ou est résilié».

12. Après avoir convenu que la meilleure façon de procéder concernant cette question serait de créer un groupe de travail de la commission tripartite spéciale ²⁶ pour réaliser les travaux avant la troisième réunion de la commission tripartite spéciale, le président a appelé les membres de la commission à faire part de leur point de vue au sujet de la piraterie, de sorte que le groupe de travail puisse en tenir compte. Ces observations peuvent être résumées comme suit: chaque jour, plus de 300 000 marins philippins travaillent à bord d'un navire et depuis 2006, plus de 1 000 ont été victimes d'actes de piraterie, la protection des salaires des gens de mer tenus en captivité constitue donc une réelle préoccupation ²⁷; la question de la piraterie revêt une importance majeure et la protection des salaires des gens de mer tenus en captivité ne constitue que l'un des volets de ce problème ²⁸; l'objectif devrait être d'inciter les gouvernements et les partenaires sociaux à établir des politiques à ce sujet ²⁹; il importe de tenir compte des questions plus générales qui se posent quand des gens de mer sont privés de liberté pour des raisons indépendantes de leur volonté ³⁰; l'amendement proposé devrait être reformulé et définir certains points de manière plus claire, notamment la durée de la captivité et les dispositifs d'aide financière aux gens de mer touchés ³¹; le groupe de travail permet d'examiner de manière plus approfondie les questions en jeu, qui vont au-delà de la piraterie ³²; il est essentiel d'aller de l'avant aussi rapidement que possible sur cette

²⁶ Rapport final, paragr. 101 et 102.

²⁷ *Ibid.*, paragr. 104.

²⁸ *Ibid.*, paragr. 105.

²⁹ *Ibid.*, paragr. 106.

³⁰ *Ibid.*, paragr. 107.

³¹ *Ibid.*, paragr. 108.

³² *Ibid.*, paragr. 109.

question³³; il importe d'insister sur la dimension humaine du problème de la piraterie³⁴; d'autres points méritent également d'être pris en considération, notamment les effets sur la santé mentale et le traitement des gens de mer après leur libération³⁵.

13. Comme indiqué dans l'introduction ci-dessus, le groupe de travail a été officiellement mis en place par l'adoption d'une résolution mandant un groupe de travail de la Commission tripartite spéciale. Lors des débats concernant cette résolution³⁶, de nombreuses interventions ont encore été faites sur la question de la piraterie. Il a été notamment estimé que le groupe de travail devrait non seulement examiner un éventuel amendement au code mais aussi les autres solutions possibles (on estime que les options disponibles ne devraient pas se limiter à amender le code)³⁷; qu'il conviendrait de se pencher sur la question des virements aux gens de mer³⁸; que la protection devrait couvrir les situations dans lesquelles les marins sont tenus en captivité à bord du navire ou ailleurs³⁹; le champ des situations à prendre en compte⁴⁰; l'éventuelle nécessité de préciser les éléments du salaire ou du paiement du salaire à prendre en compte⁴¹; la question de savoir s'il faut ou non limiter la période durant laquelle les salaires devraient être versés⁴².
14. Le président de la commission tripartite spéciale a indiqué que tous les amendements et toutes les observations formulées pendant la commission tripartite spéciale seraient soumis au groupe de travail pour examen.

d) Champ et nature du problème

15. Les informations ci-après sont présentées pour permettre au groupe de travail d'examiner la question dans son contexte. Elles se fondent sur les meilleures informations dont le Bureau disposait au moment de la rédaction de ce rapport.

³³ *Ibid.*, paragr. 110.

³⁴ *Ibid.*, paragr. 111.

³⁵ *Ibid.*, paragr. 113.

³⁶ *Ibid.*, paragr. 135 à 160.

³⁷ Rapport final, paragr. 135 et 148.

³⁸ *Ibid.*, paragr. 136.

³⁹ *Ibid.*, paragr. 136, 139 et 140.

⁴⁰ *Ibid.*, paragr. 142, 143 et 145.

⁴¹ *Ibid.*, paragr. 143.

⁴² *Ibid.*, paragr. 147.

e) Actes de piraterie et vols à main armée

16. Selon le rapport annuel 2016 du Bureau maritime international (BMI) de la Chambre de commerce internationale (CCI)⁴³, les actes de piraterie à l'échelle mondiale ont atteint leur plus faible niveau depuis 1998. En 2016, l'IMB a enregistré 191 incidents liés à des actes de piraterie et vols à main armée sur les mers du monde entier. En 2016, 150 navires ont été pris à l'abordage par des pirates, 12 navires ont été la cible de tirs, 7 ont été détournés, et 22 attentats ont été déjoués. Le nombre d'otages est tombé à 151. Des informations sur le type de navires attaqués sont consultables au tableau 11 du rapport annuel 2016 de l'ICC-IMB sur les actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires. Il se peut que les navires répertoriés dans le tableau ne relèvent pas tous du champ d'application de la MLC, 2006⁴⁴.

f) Non-versement des salaires

17. Faisant suite à une demande du Bureau, le Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN) a présenté une liste détaillant les actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires commis en Afrique de l'Est, en Afrique de l'Ouest et en Asie du Sud-Est⁴⁵. L'ISWAN a présenté la liste complète des actes de piraterie dont ils avaient alors connaissance, avec des informations sur les marins et leur famille étant en contact avec le Programme de réponse humanitaire à la piraterie maritime (MPHRP). Cette liste présente principalement les incidents survenus entre 2008 et 2014⁴⁶. Les informations fournies par l'ISWAN ne constituent pas une liste exhaustive des actes de piraterie. Elles portent essentiellement sur les actes commis en Afrique de l'Est, et peu d'informations concernent les actes survenus dans d'autres régions. Au total, 119 actes de piraterie et vols à main armée ont été répertoriés: 103 en Afrique de l'Est, 12 en Afrique de l'Ouest et 4 en Asie du Sud-Est⁴⁷. En outre, à l'aide des informations fournies par l'ISWAN, le Bureau a estimé globalement que, dans les cas pour lesquels des informations existent, la période moyenne qui s'écoule entre le moment où un navire est détourné et le moment où il est libéré va de

⁴³ <http://www.nepia.com/media/558888/2016-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf> (seulement en anglais). Le Bureau maritime international (IMB) est une division spécialisée de la Chambre de commerce internationale (ICC). L'IMB est une organisation à but non lucratif, créée en 1981 pour servir de point de contact dans la lutte contre tous les types de criminalité maritime et les pratiques répréhensibles. Le Centre d'information sur la piraterie (PRC) de l'IMB surveille les actes de piraterie dans le monde depuis 1991.

⁴⁴ <http://www.icc.se/wp-content/uploads/2016/07/2016-Q2-IMB-Piracy-Report-Abridged.pdf>, pp. 11-12.

⁴⁵ L'ISWAN est une ONG internationale visant à promouvoir le bien-être des marins dans le monde entier. En 2015, l'ISWAN a fusionné avec le Programme de réponse humanitaire à la piraterie maritime (MPHRP), une ONG internationale œuvrant dans le secteur maritime pour venir en aide aux marins touchés par des actes de piraterie, pour regrouper les activités du MPHRP sous la bannière de l'ISWAN. Voir <http://seafarerswelfare.org/> et <http://www.mphrp.org/>.

⁴⁶ Les informations de l'ISWAN indiquent aussi un seul cas survenu en 2002 et un seul cas survenu en 2006.

⁴⁷ Il n'est pas absolument certain, d'après les informations de l'ISWAN, que ces 119 actes concernent des navires entrant dans le champ d'application de la MLC, 2006. Toutefois, les chiffres communiqués par le Bureau n'incluent pas les actes commis contre les bateaux de pêche, les boutres et les bateaux sans numéro de l'OMI.

six à huit mois, certains navires étant libérés après une très courte période, et d'autres, après plusieurs années.

18. Les informations sur le versement des salaires des marins par les compagnies ne sont disponibles que pour les navires opérant en Afrique de l'Est, région dans laquelle l'ISWAN est en contact avec les marins pour leur venir en aide. Dans 22 des 101 cas répertoriés, l'ISWAN a été en mesure de donner des informations sur le versement des salaires, et pour 12 d'entre eux, l'ISWAN indique que les marins ont été indemnisés, ont perçu leurs salaires et ont été généralement bien traités⁴⁸. Dans les 10 autres cas, l'ISWAN indique que les salaires ou autres indemnités n'ont pas été versés ou ont été partiellement versés⁴⁹. Dans les 79 cas restants, le Bureau n'a pas reçu d'informations sur le versement des salaires des gens de mer.

III. Actes de piraterie et vols à main armée dans le droit international

19. Le mandat du groupe de travail étant 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 utile d'indiquer comment ces termes sont définis dans les instruments internationaux.

a) Définitions

20. La «piraterie» est définie à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) qui dispose:

On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants:

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé:
 - i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;
 - ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

21. Le «vol à main armée à l'encontre des navires» est défini dans le Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires (OMI, résolution A.26/Res.1025, annexe, paragraphe 2.2) comme suit:

«Vol à main armée à l'encontre des navires» désigne l'un quelconque des actes suivants:

- a) 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

⁴⁸ Navires: Asphalt Venture; BISCAGLIA; Blida; Cec Future NL; Enrico Ievoli; Fairchem Bogey; Jahan Moni; Marida Marguerite; Montecristo; Savina Caylyn; Smyrni; et Stolt Valor.

⁴⁹ Albedo; Eglantine; Faina; Free Goddess; Iceberg I; Olig B; Orna; Royal Grace; Sinin; et Suez.

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;

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

b) Evolution de la situation internationale concernant la question de 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

22. Il peut aussi être utile pour les travaux du groupe de travail de tenir compte de l'évolution de la situation en dehors de l'OIT, pour ce qui est de la garantie des salaires du marin, lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie et le vol à main armée, il est tenu en captivité.

23. La résolution de l'OMI A.27/Res.1044 adoptée le 30 novembre 2011 sur les actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires au large des côtes somaliennes:

8. ENGAGE VIVEMENT AUSSI les gouvernements qui ne l'ont pas encore fait à, sans tarder:

[...]

- l) établir, s'il y a lieu et sur demande, les plans et les procédures nécessaires pour tenir les États ayant d'importants intérêts en jeu informés comme il se doit des mesures prises pour le bien-être des gens de mer en captivité à bord des navires autorisés à battre leurs pavillons, des mesures prises pour obtenir la libération rapide de ces gens de mer et de l'état du versement de leurs salaires; [souligné dans le texte]

24. Il convient de rappeler que, lors de la réunion du Comité de la sécurité maritime de l'OMI tenue le 11 février 2014⁵⁰, l'Italie⁵¹ a présenté à ce comité pour examen les *Directives intérimaires* (mentionnées ci-dessus) qui ont été élaborées par le groupe de travail 3 du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes).

25. Les *Directives intérimaires* contiennent les dispositions suivantes:

3. Conditions et contrats d'emploi

1. Les propriétaires de navires et les agents de recrutement devraient revoir leurs contrats d'emploi et notamment les dispositions relatives aux salaires, aux primes, à l'assurance-maladie et à l'assurance-vie afin de prendre en considération la navigation dans des zones à haut risque d'actes de piraterie ou de prévoir des possibilités de rapatriement si/quand un navire doit se rendre dans des zones à haut risque d'actes de piraterie, sans que cela soit au détriment de l'emploi. Les gens de mer retenus en otage ne devraient pas être licenciés, et par conséquent ils devraient continuer de percevoir leur salaire; [souligné dans le texte]
2. Les Etats du pavillon devraient, dans la mesure du possible, encourager les propriétaires de navires battant leur pavillon à revoir leurs contrats d'emploi et notamment les dispositions relatives aux salaires, aux primes, à l'assurance-maladie et à l'assurance-vie afin de prendre en considération la navigation dans des zones à haut risque de piraterie ou de prévoir des possibilités de rapatriement si/quand un navire doit se rendre dans des zones

⁵⁰ OMI MSC 93/16/1.

⁵¹ De même que la République de Corée, les Philippines, BIMCO, CCI, ICMA, IFSMA, IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF, the Nautical Institute et OCIMF.

à haut risque de piraterie, sans que cela soit au détriment de l'emploi. [souligné dans le texte]

5. Soutien aux familles en cas de détournement

1. Les propriétaires de navires devraient avoir des plans en place pour fournir des informations, un soutien et une assistance aux familles, y compris des conseils sur la manière d'interagir avec les pirates et les médias. De même, ils devraient veiller à ce que les salaires et les indemnités applicables continuent d'être versés aux familles des marins touchés. Les agents de recrutement devraient travailler en collaboration avec les propriétaires de navires pour fournir ces informations, ce soutien et cette assistance; [souligné dans le texte]
2. Il est également recommandé aux marins de prendre des dispositions pour que leur salaire soit envoyé à leur famille; [...]

9. Appui financier

1. Les propriétaires de navires devraient veiller au paiement sans retard de tout salaire et autres droits contractuels restant dus aux gens de mer touchés et sont encouragés à envisager des versements supplémentaires à titre gracieux; [souligné dans le texte]
2. Dans l'éventualité où les propriétaires de navires connaîtraient des difficultés financières ou seraient insolvables, les Etats du pavillon devraient déployer tous les efforts raisonnables pour assurer le versement des salaires et autres droits contractuels restant dus; [souligné dans le texte]
3. Si les parents proches aux besoins desquels le marin a l'obligation de subvenir n'ont ou ne reçoivent pas les moyens nécessaires à leur subsistance, il est recommandé à l'État du pavillon ou à l'Etat dont le marin est ressortissant d'envisager de leur fournir une aide financière raisonnable.

26. Le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a appuyé les objectifs des *Directives intérimaires*, mais la majorité des délégations qui sont intervenues ont estimé que c'était à l'OIT qu'il revenait d'examiner les *Directives intérimaires*, et le comité a donné pour instruction au secrétariat de l'OMI de les communiquer à l'OIT en vue de leur examen et des mesures à prendre ⁵².

IV. Législation nationale et conventions collectives

a) Législation nationale

27. Dans deux pays au moins, une législation concernant la question du versement des salaires du marin pendant sa captivité a été proposée ou adoptée, ou les deux. Au Danemark par exemple ⁵³, la loi consolidée n° 73 du 17 janvier 2014 promulguée par l'Autorité maritime danoise ⁵⁴ dispose que:

⁵² MSC/93/22, 30 mai 2014. Rapport du Comité de la sécurité maritime à sa 93^e session, paragr. 16.13.

⁵³ Lors de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale, le gouvernement du Danemark a indiqué qu'il avait déjà adopté des dispositions relatives aux salaires des marins tenus en captivité, et que même lorsqu'un contrat d'engagement maritime expire pendant la période de captivité, il est clair que le marin n'est pas libre d'accepter un autre emploi et que les salaires devraient continuer à être versés.

⁵⁴ Seule la version danoise a une valeur juridique.

Article 19a. Les marins tenus en captivité à la suite d'actes de piraterie ne peuvent pas être licenciés. Il n'est pas mis fin au contrat de travail même en cas de perte du navire découlant d'actes de piraterie ou si l'armateur ne contrôle plus le navire.

Paragraphe 2. Les otages qui sont libérés ont droit de retourner gratuitement à leur domicile, les frais de subsistance étant à la charge de l'armateur.

28. En outre, le gouvernement de l'Inde a promulgué la loi n° 236 de 2016 portant modification de la loi de 1958 sur la marine marchande. La clause 69 dispose que: «4) Un marin tenu en captivité au cours de son emploi, notamment à la suite d'actes de piraterie, a droit de continuer à percevoir son salaire au même taux jusqu'à son retour à son domicile.»

b) Conventions collectives

29. Il convient de rappeler que la règle 2.1.3 de la MLC, 2006, dispose que: «Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.»

30. Les exemples mentionnés ci-après sont des conventions collectives applicables au détournement et à la piraterie dans différentes circonstances, et il pourrait être utile que le groupe de travail en tienne compte dans l'élaboration des moyens par lesquels la question de la garantie des salaires sera traitée.

31. La convention collective internationale 2015-2017 conclue par ITF-IMEC-IBF (Fédération internationale des ouvriers du transport – Conseil international des employeurs maritimes) dispose que ⁵⁵:

Article 17. Opérations belliqueuses/zone à haut risque

17.5 Lorsqu'un marin est tenu en captivité ou qu'il est empêché de naviguer en raison d'actes de piraterie (souligné dans le texte) ou de détournement, que ces actes aient lieu à l'intérieur ou à l'extérieur des zones désignées par l'IBF dont il est question dans cet article, le statut professionnel du marin et les droits accordés en vertu de son contrat sont valables jusqu'à la libération du marin puis jusqu'à ce qu'il soit rapatrié en toute sécurité à son domicile ou sur le lieu de son engagement, ou jusqu'à ce que les responsabilités contractuelles de la compagnie prennent fin. Ces droits recouvrent en particulier le versement intégral des salaires et autres droits contractuels. La compagnie fait aussi tout son possible pour assurer au marin capturé une protection supplémentaire, sa nourriture, son bien-être, une assistance médicale et autres formes d'assistance si nécessaire.

32. La convention collective de Anglo Eastern Shipmanagement (Hong-kong) Ltd et Anglo Eastern Maritime Services Pvt Ltd représentées à Singapour par Anglo Eastern Shipmanagement (Singapour) Pte Ltd et Singapore Organisation of Seamen dispose que ⁵⁶:

17. Service dans les zones d'opérations belliqueuses et à haut risque

17.7 Lorsqu'un marin est tenu en captivité ou qu'il est empêché de naviguer en raison d'actes de piraterie (souligné dans le texte) ou de détournement, que ces actes aient lieu à l'intérieur ou à l'extérieur des zones désignées par l'IBF dont il est question dans cette

⁵⁵ Il existe une disposition similaire à l'article 17.5 de l'IBF Framework TCC Agreement 2015–2017; à l'article 16.5 de l'ITF Uniform «TCC» Collective Agreement for Crews on Flag of Convenience Ships, 1^{er} janvier 2015-2017; à l'article 20 de l'ITF Standard Collective Agreement du 1^{er} janvier 2015; et à l'article 23 de l'ITF Offshore Collective Agreement du 1^{er} janvier 2015.

⁵⁶ [2015] SGIAC 97, IAC Collective Agreement N° 33/2015, du 17 février 2015, Tribunal d'arbitrage professionnel.

clause, le statut professionnel du marin et les droits accordés en vertu de son contrat sont valables jusqu'à la libération du marin et jusqu'à ce qu'il soit rapatrié en toute sécurité à son domicile ou sur le lieu de son engagement. Les responsabilités contractuelles de la compagnie à l'égard du marin en captivité ne prendront fin qu'une fois le marin rapatrié en toute sécurité à son domicile ou sur le lieu de son engagement, nonobstant la date d'expiration du contrat de travail. Ces droits recouvrent en particulier le versement intégral des salaires et autres droits contractuels. La compagnie fait aussi tout son possible pour assurer au marin capturé une protection supplémentaire, sa nourriture, son bien-être, une assistance médicale et autres formes d'assistance si nécessaire.

33. La convention collective de Korea Special Seafarers Union – Korea Ship Managers Association CBA 2016, Confirmation of the Agreements between Labour and Management for the High Risk Area and Risk Zone dispose que:

Zone à haut risque – Golfe d'Aden

- 4) Dans le cas où le navire serait détourné (souligné dans le texte), une prime spéciale équivalente à 100 pour cent du salaire normal sera [versée] au marin pendant la durée du séjour du navire dans les zones à risque de guerre, en plus de la période pendant laquelle le navire a été détourné. Cette période doit être calculée jusqu'à la date d'arrivée du navire en eaux sûres.

V. Réponses aux questionnaires et observations

a) Résumé et brève analyse des réponses et des observations reçues

34. Comme indiqué ci-dessus, les membres du groupe de travail ont participé à deux séries de consultations qui ont eu lieu par correspondance entre août 2016 et janvier 2017. L'intégralité des réponses aux questionnaires et des observations reçues qui ont été diffusées lors des première et deuxième séries de consultations ne figure pas dans ce document. Néanmoins, les tableaux contenant les questions et les réponses complètes seront mis à disposition, en anglais, par le Bureau. Il est recommandé aux membres participants du groupe de travail de consulter ces tableaux. Certains membres gouvernementaux du groupe de travail ont transmis des observations émanant d'autres gouvernements de leurs régions (Afrique, Amériques, Asie-Pacifique, Europe), et le Bureau les a prises en considération.
35. Les questions et les réponses correspondantes émanant des première et deuxième séries de consultations sont présentées ci-après pour aider les participants à déterminer les points de vue qui semblent être convergents.

<p>Première série Question 1 Partie I – Contenu de la proposition Champ et définitions</p>	<p>La proposition devrait-elle prévoir que l'armateur continue de verser les salaires du marin lorsqu'il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'actes de piraterie ou de vols à main armée uniquement; ou - d'actes de piraterie, de vols à main armée ou d'autres situations similaires? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
<p>Deuxième série Autres questions 1 & 2 Champ et définitions</p>	<p>La proposition devrait-elle couvrir, outre les actes de piraterie et le vol à main armée, «d'autres situations similaires»?</p> <p>Dans l'affirmative, quels éléments faudrait-il inclure dans la définition «d'autres situations similaires»?</p>

36. Les points de vue semblent converger sur le fait que la proposition devrait prévoir que l'armateur continue de verser les salaires du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie et/ou de vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs ⁵⁷.
37. Selon certains points de vue, il faudrait que la proposition couvre les situations dans lesquelles le marin est tenu illégalement en captivité, ou n'a plus le contrôle du navire, ou ne se trouve plus à bord du navire sans qu'il y ait faute de sa part ⁵⁸.
38. Les points de vue divergent concernant l'inclusion dans la proposition de la mention «d'autres situations similaires» ⁵⁹.

Première série Question 2 Partie I – Contenu de la proposition Champ et définitions	Faudrait-il inclure dans la proposition les définitions du terme «piraterie» et de l'expression «vol à main armée»?
--	---

39. Les points de vue ne semblent pas converger sur le fait qu'il faudrait inclure dans la proposition les définitions du terme «piraterie» et de l'expression «vol à main armée» ⁶⁰.

Première série Question 3 Partie I – Contenu de la proposition Champ et définitions	La proposition devrait-elle indiquer que la «période de captivité» prend fin lorsque le marin a été libéré ou rapatrié en toute sécurité, ou au moment du décès du marin?
--	---

40. Les points de vue semblent converger sur le fait que la proposition pourrait indiquer que la «période de captivité» peut être définie ou considérée comme ayant pris fin lorsque le marin a été libéré et rapatrié en toute sécurité, conformément aux dispositions de la norme A2.5 et au principe directeur B2.5 concernant le «Rapatriement»; ou au moment du décès du marin pendant sa captivité, selon le premier de ces événements ⁶¹.
41. Selon certains points de vue, le marin devrait être protégé jusqu'à son retour en toute sécurité à son domicile, ou jusqu'à son décès, et la relation entre le marin et l'employeur, et le navire et l'Etat du pavillon, devrait être maintenue. Néanmoins, les dispositions actuelles de la MLC, 2006, relatives au rapatriement ne prévoient pas ce type de situation et pourraient être amendées ⁶².

⁵⁷ Canada, Norvège, Panama, Philippines, Pays-Bas, Royaume-Uni, Singapour et gens de mer. Les armateurs considèrent que seuls les actes de piraterie devraient être couverts.

⁵⁸ Norvège, Royaume-Uni, Singapour et gens de mer.

⁵⁹ Le Canada, la Norvège, le Panama, les Pays-Bas et les armateurs n'ont pas appuyé la proposition d'inclure la mention «d'autres situations similaires». Les réponses des Philippines et des gens de mer ont appuyé la proposition d'inclure la mention «d'autres situations similaires».

⁶⁰ Le Canada et Singapour considèrent que les définitions du terme «piraterie» et de l'expression «vol à main armée» devraient figurer dans la proposition. Les Pays-Bas, les armateurs et les gens de mer considèrent que les définitions du terme «piraterie» et de l'expression «vol à main armée» ne devraient pas figurer dans la proposition.

⁶¹ Canada, Pays-Bas, Royaume-Uni, Singapour et gens de mer.

⁶² Royaume-Uni.

42. Selon certains points de vue, la Partie B du code pourrait être amendée afin d'explicitier ce qui peut donner lieu à une indemnisation pour décès en cours d'emploi, et que l'indemnisation contractuelle est sans préjudice de tout autre demande d'indemnisation ⁶³.

<p>Première série Question 4 Partie I – Contenu de la proposition Champ et définitions</p>	<p>Le terme «salaire» figurant dans la proposition devrait-il être considéré comme recouvrant:</p> <p>a) Le salaire contractuel prévu dans le contrat d'engagement maritime?</p> <p>b) Les sommes dues indiquées à la norme A2.2 ou le versement du salaire de base indiqué au principe directeur B2.2 de la MLC, 2006 ou le versement du salaire forfaitaire indiqué au principe directeur B2.2 de la MLC, 2006?</p> <p>c) Les sommes dues prévues au paragraphe 1 de la norme A2.2 de la MLC, 2006, y compris tous virements?</p> <p>d) Tout autre élément ou point (y compris l'indemnisation)? Veuillez préciser.</p>
<p>Deuxième série Autre question 3 Champ et définitions</p>	<p><i>La proposition devrait-elle prévoir expressément que les virements continuent d'être effectués conformément à la norme A2.2(4) *?</i></p>
<p>* Dans les questions envoyées pour la deuxième série de consultations, une erreur typographique s'est glissée: il a été fait référence à la norme A2.1(4) et non à la norme A2.2(4).</p>	

43. Les points de vue semblent converger sur le fait qu'il faut considérer le terme «salaire» figurant dans la proposition comme étant le salaire contractuel prévu dans le contrat d'engagement maritime ⁶⁴.
44. Les points de vue semblent converger sur le fait que la proposition devrait prévoir expressément que les virements continuent d'être effectués conformément à la norme A2.2(4) de la MLC, 2006 ⁶⁵.
45. Selon certains points de vue, lorsque le navire et son équipage relèvent d'une convention collective valide et toujours en vigueur, le terme «salaire» figurant dans la proposition devrait alors faire référence à tous les éléments et points couverts par cette convention collective ⁶⁶.
46. Selon certains points de vue, si le contrat d'engagement maritime n'est pas conforme à la MLC, 2006, le terme «salaire» figurant dans la proposition devrait alors faire référence aux

⁶³ Gens de mer.

⁶⁴ Canada, Panama, Pays-Bas, Philippines et gens de mer. Le Royaume-Uni a précisé que le salaire devrait être convenu entre les représentants des gens de mer et des armateurs, et qu'il devrait être, au minimum, le salaire de base qui devrait continuer à être versé par virements comme d'habitude.

⁶⁵ Canada, Panama, Pays-Bas, Philippines, Singapour et gens de mer. Le Royaume-Uni a fait observer que, si les salaires sont versés, il n'y aurait alors pas besoin de préciser de continuer à effectuer les virements, puisque ceux-ci seraient automatiquement effectués.

⁶⁶ Singapour.

sommes prévues à la norme A2.2, y compris le «salaire de base»⁶⁷ et le «salaire forfaitaire»⁶⁸ définis dans le principe directeur B2.2⁶⁹.

47. Selon certains points de vue, le versement des droits contractuels cumulés (prévu à la norme A2.5.2(9)(a) de la MLC, 2006)⁷⁰ devrait être pris en compte⁷¹.

<i>Deuxième série</i> <i>Autre question 4</i> <i>Champ et définitions</i>	<i>Si la proposition mentionne «versement de la rémunération à la place de salaire», que recouvre cette expression?</i>
---	---

48. Selon certains points de vue, la proposition ne devrait pas mentionner «versement de la rémunération» à la place de «salaire»⁷².

49. Selon d'autres points de vue, la discussion doit se poursuivre pour déterminer s'il faut mentionner dans la proposition «versement de la rémunération» à la place de «salaire»⁷³.

<i>Première série</i> <i>Question 5</i> <i>Partie I – Contenu de la proposition</i> <i>Limites dans le temps</i>	<i>La proposition devrait-elle indiquer que l'obligation de verser le salaire au marin devrait:</i> <i>a) Couvrir toute la période de captivité?</i> <i>b) Ne pas excéder une période maximale? Dans l'affirmative, veuillez préciser quelle serait la période maximale.</i>
<i>Deuxième série</i> <i>Autre question 6</i> <i>Limites dans le temps</i>	<i>La proposition devrait-elle mentionner une période minimale de versement du salaire sous certaines conditions, et quelles seraient ces conditions?</i>

50. Les points de vue semblent converger sur le fait que le salaire devrait continuer à être versé pendant toute la période de captivité et jusqu'au rapatriement ou jusqu'à la publication de la déclaration du décès du marin⁷⁴.

⁶⁷ «Salaire ou solde de base désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires.»

⁶⁸ «Salaire forfaitaire désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel.»

⁶⁹ Singapour.

⁷⁰ «Les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat d'engagement, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, le montant dû ne devant excéder quatre mois de salaire et quatre mois pour les autres prestations en suspens.»

⁷¹ Philippines et armateurs.

⁷² Panama, Royaume-Uni, Singapour et armateurs.

⁷³ Canada et Royaume-Uni.

⁷⁴ Canada, Pays-Bas, Philippines, Royaume-Uni, Singapour et gens de mer.

- 51.** Selon certains points de vue, le salaire devrait être versé, sous certaines conditions, pendant une période maximale ⁷⁵. A cet égard, d'autres estiment qu'il serait important de convenir d'une limite dans le temps, en particulier lorsque l'on ne sait plus rien de la situation de l'équipage et du navire après une période convenue ⁷⁶.
- 52.** Selon un point de vue, la période maximale pourrait être de dix-huit mois, et cette période devrait être assortie d'une obligation de garantie financière imposée à l'armateur ⁷⁷ (voir aussi les autres débats sur la question ci-dessous).

<i>Deuxième série</i> <i>Autre question 5</i> <i>Limites dans le temps</i>	<i>Quelles informations seraient-elles nécessaires pour établir le décès du marin pendant la captivité, en particulier si l'on ne connaît pas la date exacte du décès?</i>
--	--

- 53.** Les points de vue semblent converger sur le fait que, lorsqu'un marin décède pendant sa captivité, le moment du décès devrait être défini selon la législation nationale applicable ⁷⁸.
- 54.** Selon certains points de vue, il serait utile d'avoir des informations sur la façon dont le décès a été établi/notifié lors de précédents incidents, et il faut débattre plus avant de ce point pour savoir ce qu'il est possible de faire dans ces circonstances ⁷⁹.

<i>Première série</i> <i>Question 6</i> <i>Partie I – Contenu de la proposition</i> <i>Contrat d'engagement maritime</i>	<i>La proposition devrait-elle indiquer que le contrat d'engagement maritime mentionne expressément les obligations de l'armateur et/ou les conditions applicables en cas de captivité?</i>
<i>Deuxième série</i> <i>Autre question 7</i> <i>Contrat d'engagement maritime</i>	<i>La mention expresse des obligations de l'armateur en cas de captivité devrait-elle figurer dans tous les contrats d'engagement maritime ou dans certains contrats uniquement et, auquel cas, comment déterminer à quel contrat cette mention serait applicable?</i>

- 55.** Les points de vue semblent converger sur le fait que la proposition devrait indiquer que le contrat d'engagement maritime mentionne expressément les obligations de l'armateur et/ou les conditions applicables en cas de captivité ⁸⁰.

<i>Première série</i> <i>Question 7</i> <i>Partie I – Contenu de la proposition</i> <i>Protection contre le licenciement</i>	<i>La proposition devrait-elle indiquer que le marin ne peut pas être licencié pendant la période de captivité?</i>
---	---

⁷⁵ Panama et armateurs.

⁷⁶ Armateurs.

⁷⁷ Singapour.

⁷⁸ Canada, Panama, Pays-Bas, Philippines, Singapour.

⁷⁹ Panama et Royaume-Uni. Voir aussi la référence précédente aux observations des gens de mer sur la question dans la Partie B.

⁸⁰ Canada, Panama, Pays-Bas, Philippines, Royaume-Uni, Singapour et gens de mer.

56. Les points de vue semblent converger sur le fait que la proposition devrait indiquer que le marin ne peut pas être licencié pendant la période de captivité ⁸¹.
57. Selon certains points de vue, il conviendrait d'examiner la question de savoir si une exception pourrait être prévue dans le cas où il serait raisonnable d'envisager de mettre fin à un contrat lorsque rien n'indique que l'équipage et le navire sont sains et saufs au bout d'une longue période ⁸².

Première série Question 8 Partie I – Contenu de la proposition Garantie financière	La proposition devrait-elle prévoir un système de garantie financière sous la forme d'un régime de sécurité sociale ou d'assurance, ou d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents (par exemple, comme prévu à la norme A2.5.2 par les amendements de 2014 au code de la MLC, 2006) pour couvrir la responsabilité de l'armateur de verser le salaire du marin tenu en captivité? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
Deuxième série Autre question 8 Garantie financière	La proposition devrait-elle inclure la possibilité de fournir une protection via un système de garantie financière sous la forme d'un régime de sécurité sociale ou d'assurance ou de fonds national ou d'autres dispositifs équivalents?

58. Les points de vue divergent sur la question de savoir si la proposition devrait indiquer la possibilité d'un système de sécurité de garantie financière sous la forme d'un régime de sécurité sociale ou d'assurance ou d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents pour couvrir la responsabilité de l'armateur de verser le salaire du marin tenu en captivité ⁸³.
59. Selon certains points de vue, les amendements de 2014 à la MLC, 2006, pourraient servir de modèle de système de garantie financière ⁸⁴.
60. Selon certains points de vue, si l'obligation de verser le salaire revient à l'armateur, la mise en place d'un système de garantie financière serait complexe ⁸⁵, et ce système pourrait avoir un effet négatif, par exemple, inciter les pirates et d'autres à tenir les marins en captivité ⁸⁶.

Première série Question 9 Partie I – Contenu de la proposition Privilège maritime	La proposition devrait-elle mentionner les privilèges maritimes aux fins de la garantie du salaire du marin tenu en captivité? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
--	---

⁸¹ Canada, Pays-Bas, Royaume-Uni, Singapour et gens de mer.

⁸² Armateurs, concernant les préoccupations soulevées dans leurs réponses de la deuxième série, question 6.

⁸³ Le Canada, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et les armateurs ne sont pas en faveur d'un système de garantie financière. Les Philippines, Singapour et les gens de mer sont en faveur d'un système de garantie financière.

⁸⁴ Singapour.

⁸⁵ Canada.

⁸⁶ Royaume-Uni.

- 61.** Les points de vue semblent ne pas converger sur le fait que la proposition devrait mentionner la garantie du salaire du marin tenu en captivité à titre de privilège maritime.
- 62.** Selon certains points de vue, le privilège maritime n'est pas nécessaire ou pas adapté à la situation ⁸⁷.
- 63.** Selon certains points de vue, le salaire du marin tenu en captivité devrait être garanti par un privilège maritime ⁸⁸.

Première série Question 10 Partie I – Contenu de la proposition Autres	Veuillez indiquer tous autres éléments qui devraient figurer dans la proposition.
Deuxième série Autre question 10 Autres	<i>D'autres éléments devraient-ils figurer dans la solution proposée?</i>

- 64.** Les points de vue semblent converger sur le fait qu'il serait utile de mentionner les orientations existantes destinées aux armateurs concernant les meilleures pratiques en matière d'appui aux marins et à leurs familles pendant ou après des actes de piraterie ⁸⁹.
- 65.** Selon un point de vue, les orientations existantes concernant l'accompagnement psychologique des familles des marins tenus en captivité par des pirates, par exemple les résolutions de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale et le Programme ISWAN/MPHRP, pourraient être profitables ⁹⁰.
- 66.** Selon un point de vue, on pourrait ajouter un élément au principe directeur B2.5 pour indiquer clairement qu'un marin a droit au rapatriement après un acte de piraterie, un vol à main armée, une prise d'otage ⁹¹.

Deuxième série Autre question 11 Autres	<i>Si la solution proposée prévoit de mentionner les orientations existantes destinées aux armateurs concernant les meilleures pratiques en matière d'appui aux marins et à leurs familles pendant ou après un acte de piraterie, ou à des orientations similaires ou connexes, à quelles orientations faudrait-il faire référence (et, s'il s'agit de certaines parties uniquement, quelles sont ces parties)? Veuillez préciser.</i>
---	--

⁸⁷ Pays-Bas, Royaume-Uni, armateurs, gens de mer.

⁸⁸ Canada, Singapour.

⁸⁹ Canada, Royaume-Uni, Singapour, armateurs et gens de mer.

⁹⁰ Armateurs.

⁹¹ Royaume-Uni.

67. Selon un point de vue, il conviendrait de mentionner le Programme d'aide en faveur des otages de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) ⁹² dans la proposition lorsqu'on envisage une aide humanitaire complémentaire en faveur des marins tenus en captivité et de leurs familles ⁹³.

68. Selon un point de vue, des intermédiaires du recrutement seraient nécessaires pour dispenser une formation en matière de lutte contre la piraterie sur la base des meilleures pratiques internationales, et un conseil psychosocial pourrait être fourni aux marins victimes et à leurs familles ⁹⁴.

Deuxième série Autre question 9 Autres	La proposition devrait-elle prévoir la garantie d'autres prestations contractuelles conformément aux contrats d'engagement maritime (par exemple, conformément à la norme A2.1(4)(h) * et (i) ** de la MLC, 2006? Veuillez préciser.
* «les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur». ** «le droit du marin à un rapatriement».	

69. Les points de vue semblent converger (trois répondants) sur le fait que la proposition devrait prévoir la garantie d'autres prestations contractuelles, conformément au contrat d'engagement maritime ⁹⁵.

70. Selon un point de vue, l'assurance soins de santé devrait être mentionnée ⁹⁶. Il a également été estimé que la discussion actuelle devrait porter uniquement sur les salaires (ce qui garantirait les prestations connexes telles que le paiement des cotisations de sécurité sociale nationale, les virements) et le rapatriement ⁹⁷.

Première série Partie II – Question 11 Deuxième série Autre question 12 Forme de la proposition	La question de la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, devrait-elle être traitée au moyen de: a) Un amendement au code de la MLC, 2006? Dans l'affirmative, l'amendement devrait-il concerner une norme ou un principe directeur(s) ou les deux? Veuillez préciser. b) Des orientations extérieures à la MLC, 2006, élaborées par le Bureau? c) A la fois a) et b)?
---	---

71. Les points de vue semblent converger sur le fait que la question de la garantie du salaire des marins, lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, devrait être traitée au moyen d'un amendement au

⁹² <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/06/Hostage-Support-Programme-Lessons-Learned-Report-14-Apr-14.pdf>.

⁹³ Canada.

⁹⁴ Philippines.

⁹⁵ Canada, Singapour, gens de mer.

⁹⁶ Pays-Bas.

⁹⁷ Royaume-Uni.

code de la MLC, à la fois sous la forme de normes obligatoires et de principes directeurs non obligatoires ⁹⁸.

72. Selon certains points de vue, des orientations extérieures à la MLC, 2006, élaborées par le Bureau, peuvent être, dans certaines circonstances, une option additionnelle ⁹⁹ ou une option indépendante ¹⁰⁰.

Première série Partie II – Question 12 <i>Deuxième série</i> <i>Autre question 13</i> <i>Divers</i>	Veillez indiquer toutes autres suggestions [<i>points</i>] qui devraient être examinées par le groupe de travail.
---	---

73. Les points de vue semblent ne pas converger sur les suggestions qui devraient être examinées par le groupe de travail.
74. Selon un point de vue, le rapatriement devrait aussi être abordé, en fonction du document final ¹⁰¹.
75. Selon un point de vue, les gens de mer détenus par les autorités de police ou l’Etat du port après un accident/incident devraient percevoir leurs salaires dans certaines circonstances, mais le Bureau ne sait pas précisément sous quelle forme ce point doit figurer dans la solution élaborée ¹⁰².
76. Selon un point de vue, la solution devrait mentionner que l’Etat du pavillon d’un navire capturé par des pirates devrait être tenu de conserver sa nationalité, même si les cotisations annuelles ne sont pas payées ¹⁰³.
77. Une déclaration générale couvrant l’ensemble de la question à l’examen a été faite par un gouvernement et figure dans les tableaux ¹⁰⁴.

b) Résumé des domaines dans lesquels les points de vue semblent converger

78. Les points de vue semblent converger sur les éléments ci-après.

⁹⁸ Canada, Norvège, Pays-Bas, Philippines, Royaume-Uni, Singapour et gens de mer.

⁹⁹ Canada.

¹⁰⁰ Armateurs.

¹⁰¹ Canada.

¹⁰² Philippines.

¹⁰³ Gens de mer.

¹⁰⁴ Norvège.

Champ et définitions

79. Les points de vue semblent converger sur le fait que la proposition devrait prévoir que l'armateur continue de verser les salaires du marin lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie et/ou le vol à main armée, celui-ci est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.
80. Les points de vue semblent converger sur le fait que la proposition devrait indiquer que la «période de captivité» prend fin lorsque le marin a été libéré ou rapatrié en toute sécurité, conformément aux dispositions de la norme A2.5 et du principe directeur B2.5 concernant le «Rapatriement», ou au moment du décès du marin pendant sa captivité, selon le premier de ces événements.
81. Les points de vue semblent converger sur le fait que le terme «salaire» contenu dans la proposition devrait s'entendre du salaire contractuel prévu dans le contrat d'engagement maritime.
82. Les points de vue semblent converger sur le fait que la proposition devrait prévoir expressément que les virements, conformément à la norme A2.2(4) de la MLC, 2006, devraient continuer à être effectués.

Limites dans le temps

83. Les points de vue semblent converger sur le fait que les salaires devraient continuer à être versés pendant toute la période de captivité et jusqu'au rapatriement ou jusqu'à la publication de la déclaration de décès du marin.
84. Les points de vue semblent converger sur le fait que, lorsqu'un marin décède pendant sa captivité, le moment du décès devrait être défini selon la législation nationale applicable.

Contrat d'engagement maritime

85. Les points de vue semblent converger sur le fait que la proposition devrait indiquer la nécessité de faire expressément état, dans le contrat d'engagement maritime, des obligations de l'armateur et/ou des conditions applicables en cas de captivité.

Protection contre le licenciement

86. Les points de vue semblent converger sur le fait que la proposition devrait indiquer l'impossibilité de licencier un marin pendant la période de sa captivité.

Autres

87. Les points de vue semblent converger sur le fait qu'il pourrait être utile de mentionner les orientations existantes destinées aux armateurs concernant les meilleures pratiques en matière d'appui aux marins et à leurs familles pendant ou après un acte de piraterie.
88. Il semble y avoir une certaine convergence de vues sur le fait que la proposition devrait prévoir la garantie des prestations contractuelles, comme prévu dans le contrat d'engagement maritime.

Forme de la proposition

89. Les points de vue semblent converger sur le fait que la question de la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, pourrait être traitée par un amendement au code de la MLC, 2006, à la fois sous la forme de normes obligatoires et de principes directeurs non obligatoires.

c) Domaines pouvant faire l'objet d'autres discussions

90. Lors de la première et de la deuxième série de consultations, certaines questions spécifiques ont été définies comme pouvant faire l'objet d'autres discussions par le groupe de travail.

Garantie financière

91. Selon un point de vue, le groupe de travail devrait examiner l'incidence au sens large de l'imposition éventuelle d'une garantie financière qui pourrait inciter les pirates à faire pression pour obtenir de l'argent ¹⁰⁵.

Versement de la «rémunération» à la place de «salaire»

92. Selon un point de vue, il conviendrait de discuter plus avant de la décision concernant la mention «versement de la rémunération» au lieu de «salaire», dans la mesure où cela aura des répercussions importantes pour les exploitants de navires ou certains gouvernements ¹⁰⁶.

Zones à haut risque

93. Selon un point de vue, le contrat d'engagement maritime pourrait inclure une disposition prévoyant le cas où le navire devrait pénétrer dans une zone à haut risque ou dans des zones réputées à risque accru, selon les informations publiées par l'IMB, et il pourrait être utile pour la discussion de savoir si certains incidents signalés par l'IMB ont eu lieu en dehors des zones à haut risque/zones déjà identifiées comme étant «risquées»/exigeant une vigilance ¹⁰⁷.

VI. Éléments et formes des solutions au problème

94. Les éléments et formes des solutions possibles au problème, mentionnés ci-après, sont issus des observations et des réponses reçues lors des première et deuxième séries de consultations et sont soumis au groupe de travail pour examen.

¹⁰⁵ Royaume-Uni.

¹⁰⁶ Canada.

¹⁰⁷ Royaume-Uni.

a) Amendements aux normes du code de la MLC, 2006

- 95.** D'après les réponses aux questions des deux séries de consultations, les points de vue semblent converger sur le fait que la question de la garantie du salaire du marin lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, pourrait être traitée par un amendement au code de la MLC, 2006, à la fois sous la forme de normes obligatoires et de principes directeurs non obligatoires¹⁰⁸. A cet égard, les armateurs ont indiqué que, si la meilleure option est d'apporter un amendement à la MLC, 2006, cet amendement devrait concerner la norme A2.1, comme indiqué dans la première proposition relative à cette norme énoncée ci-dessous.
- 96.** Au moins deux propositions d'amendements possibles, ensemble ou séparément, au code de la MLC, 2006, semblent se dégager des points de vue énoncés ci-dessus, l'une concernant la norme A2.2 – Salaires, et l'autre la norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime. Ces propositions sont présentées ci-après pour examen et discussion par le groupe de travail et ne préjugent en rien du résultat de la réunion.

Norme A2.2 de la MLC, 2006

- 97.** Insérer un nouveau paragraphe 7 à la norme A2.2 comme suit:

«– Lorsque, à la suite d'actes de piraterie et/ou de vols à main armée, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, le salaire du marin prévu dans le contrat d'engagement maritime continuera à être versé, y compris tous virements, conformément au paragraphe 4 de la présente norme, pendant toute la période de captivité et jusqu'à ce que le marin soit libéré et rapatrié en toute sécurité, conformément à la norme A2.5, ou jusqu'à la publication de la déclaration de décès du marin pendant sa captivité.»

Norme A2.1 de la MLC, 2006

- 98.** Insérer un nouveau paragraphe 7 à la norme A2.1 comme suit:

«– Toute formulation dans le contrat d'engagement maritime ou une convention collective ayant pour effet de permettre la cessation de paiement des salaires du marin pendant sa captivité est nulle.»

Ou:

Insérer un nouvel alinéa *k*) au paragraphe 4 de la norme A2.1 comme suit:

«*k*) Un marin ne peut pas être licencié lorsque, à la suite d'actes de piraterie et/ou de vols à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs.»

¹⁰⁸ Canada, Norvège, Pays-Bas, Philippines, Royaume-Uni, Singapour, gens de mer. Les armateurs proposent également des directives extérieures à MLC,2006.

**b) Amendements aux principes directeurs
du code de la MLC, 2006**

99. Dans le cas où une proposition d'amendement à une norme du code serait approuvée, le groupe de travail voudra sans doute rédiger le texte correspondant aux principes directeurs appropriés de la MLC, 2006.
100. Selon un point de vue, la Partie B du code pourrait préciser les informations requises pour donner lieu à une indemnisation pour décès en cours d'emploi, l'indemnisation contractuelle est sans préjudice de toute autre demande d'indemnisation ¹⁰⁹.

**c) Principes directeurs ou autres documents
en dehors de la MLC, 2006**

101. Selon certains points de vue, l'élaboration de lignes directrices par le Bureau en dehors de la MLC, 2006, pourrait être une option additionnelle. Le groupe de travail voudra sans doute examiner si la question de la garantie du salaire du marin, lorsque, à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, devrait être traitée au moyen de lignes directrices élaborées par le Bureau en dehors de la MLC, 2006, en plus ou à la place d'amendements à la convention.
102. Des lignes directrices élaborées par le Bureau pourraient comprendre tous les éléments globalement approuvés par les membres du groupe de travail, notamment les suivants:
- les armateurs devraient continuer à verser le salaire du marin lorsque, à la suite d'actes de piraterie et/ou vol à main armée, il est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs;
 - la «période de captivité» peut être considérée comme ayant pris fin lorsque le marin a été libéré et rapatrié en toute sécurité, conformément aux dispositions de la norme A2.5 et au principe directeur B2.5, ou au moment du décès du marin pendant sa captivité, selon le premier de ces événements;
 - le terme «salaire» contenu dans la proposition devrait s'entendre du salaire contractuel prévu dans le contrat d'engagement maritime;
 - les virements, conformément à la norme A2.2(4) de la MLC, 2006, devraient continuer à être effectués;
 - lorsqu'un marin décède pendant sa captivité, le moment du décès devrait être défini selon la législation nationale applicable;
 - le contrat d'engagement maritime devrait mentionner expressément les obligations de l'armateur et/ou les conditions applicables en cas de captivité;
 - le marin ne peut pas être licencié pendant la période de captivité;
 - la garantie devrait s'appliquer à d'autres prestations contractuelles, comme prévu dans le contrat d'engagement maritime;

¹⁰⁹ Gens de mer.

-
- 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.