

Piraterie et Proposition d'Amendements 2017 de la Convention MLC 2006 de l'OIT

Patrick CHAUMETTE
Centre de Droit Maritime et Océanique,
Université de Nantes

*Seafarers have many reasons for complaining about being at the centre of these attacks; they are not simple spectators in this violence*¹.

Des 3 au 5 avril 2017, la Commission tripartite spéciale de la Convention du Travail Maritime de 2006 de l'OIT se réunit à Genève. Elle va discuter d'une proposition d'amendement à la Convention qui concerne une question qui ne put être sérieusement abordée entre 2001 et 2006, lors de l'élaboration et de l'adoption de la convention : 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. Un groupe de travail de la Commission tripartite spéciale a élaboré un rapport².

Lors de la seconde réunion de la Commission tripartite préparatoire du travail maritime, à Genève, le 13 décembre 2011, l'ouvrage *Piracy in Comparative perspective: Problems, strategies, law*, dirigé par Charles H. Norchi et Gwenaele Proutière-Maulion, fut présenté lors d'une table-ronde³ : le sort des marins captifs fut très vite évoqué, leur capture constituant pour leur employeur un cas de force majeure et l'assistance mis en œuvre relevant d'une action « humanitaire ». En 2011, est intervenue la première exécution d'un marin captif, philippin, afin d'effectuer une pression sur la négociation et le versement d'une rançon. La prévention assurée par le respect des recommandations "Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (BMP-4)" révisée en 2011 et publiées conjointement par la chaîne de commandement d'EUNAVFOR-Atalanta et l'industrie maritime pour la navigation dans l'Océan indien⁴. Le recours à des gardes armés à bord fut la

¹ P. CHAUMETTE, "Protecting Seafarers from Piracy", in *Piracy in Comparative perspective: Problems, strategies, law*, Ch.H. NORCHI & Gw PROUTIERE-MAULION Eds., A. Pedone & Hart, Paris & Oxford, 2012, pp. 93-106.

² A CHARBONNEAU & P. CHAUMETTE, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 - Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *Droit social* 2014, n° 10, pp. 802-810.

³ C. LEBOEUF, "Maritime Piracy Round Table at the International Labour Organisation, Geneva, December 13, 2011", *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 18, 2012/1 <http://www.cdm.univ-nantes.fr/>

⁴ http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2013/01/bmp4-low-res_sept_5_20111.pdf - <http://www.imo.org/en/MediaCentre/hottopics/piracy/documents/1339.pdf>

meilleure défense contre les attaques, alors que la présence des forces navales assurait la protection de navires en convoi⁵.

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-ci⁶.

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^{ème} session (mars 2016)⁷. 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.

Proposition du groupe des représentants des gens de mer

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 [5 bis] ou [7] après les paragraphes actuels 5 ou 6 de la norme A2.2 –Salaires : « 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 ».

La proposition d'amendement vise à garantir le versement du salaire du marin lorsqu'il est tenu en captivité par des pirates. 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 somaliennes⁸.

⁵ R. LE GOFF, *La protection des navires soumis au risque de piraterie*, Thèse, Droit, université de Nantes, 14 décembre 2016 – S. DRAPIER, « La lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privées de protection des navires », in *Maritime spaces: surveillance and prevention of illegal traffics at sea - Espaces marins: Surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, P. CHAUMETTE (dir.), Gomylex Ed., Bilbao, 2016, pp. 247-263 - V. SRILATHA, "Privately contracted armed security personnel in Indian Ocean region", *ibidem*, pp. 265-279.

⁶ 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

⁷ Document GB.326/LILS/6 disponible à l'adresse : http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_459147.pdf

⁸ 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.

<http://intertanko.com/Documents/MS%2093-16-1.pdf> (en anglais).

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

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

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 observations, certains gouvernements se sont déclarés dans l'ensemble favorables à la proposition (Brésil, Cambodge, Chine, République de Corée, Estonie, Inde, Maurice, Panama, Suisse, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Turquie et Vietnam).

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'amendement ; 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 tiers ; 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 normal ; 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 responsable ; que la responsabilité des armateurs ne se limite pas forcément aux obligations imposées par la loi ; 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 marin ; 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 concernées ; 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 futur ; que l'amendement proposé appelait l'élaboration de directives comme le prévoient les normes existantes de la MLC, 2006 ; 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 temps ; 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 complexes ; 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 piraterie ; que cet 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 convention ; que les armateurs sont directement responsables du navire et de l'équipage en cas de piraterie.

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 captifs : « *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* ».

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* ».

Les interventions faites lors de la discussion générale de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale sur l'amendement proposé 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).

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 écrit

Après avoir convenu que la meilleure façon de procéder concernant cette question serait de créer un groupe de travail de la commission tripartite spéciale 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 ; 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 ; l'objectif devrait être d'inciter les gouvernements et les partenaires sociaux à établir des politiques à ce sujet ; 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 ; 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 ; le groupe de travail permet d'examiner de manière plus approfondie les questions en jeu, qui vont au-delà de la piraterie ; il est essentiel d'aller de l'avant aussi rapidement que possible sur cette question ; il importe d'insister sur la dimension humaine du problème de la piraterie ; 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 libération.

Le groupe de travail a été officiellement mis en place. Lors des débats concernant cette résolution, 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) ; qu'il conviendrait de se pencher sur la question des virements aux gens de mer ; que la protection devrait couvrir les situations dans lesquelles les marins sont tenus en captivité à bord du navire ou ailleurs ; le champ des situations à prendre en compte ; l'éventuelle nécessité de préciser les éléments du salaire ou du paiement du salaire à prendre en compte ; la question de savoir s'il faut ou non limiter la période durant laquelle les salaires devraient être versés.

Discussion

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.

Champ et nature du problème

Actes de piraterie et vols à main armée

Selon le rapport annuel 2016 du Bureau maritime international (BMI) de la Chambre de commerce internationale (CCI)⁹, 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, 2006¹⁰.

Non-versement des salaires

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-Est¹¹. 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 2014¹². 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-Est¹³. 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 six à huit mois, certains navires étant libérés après une très courte période, et d'autres, après plusieurs années. 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 traités. Dans les 10 autres cas, l'ISWAN indique que les salaires ou autres indemnités n'ont pas été versés ou ont été partiellement versés. Dans les 79 cas restants, le Bureau n'a pas reçu d'informations sur le versement des salaires des gens de mer.

Le groupe de travail reprend la définition de la piraterie issue de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ainsi que celle de vol à main armée à l'encontre des navires, issue du 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, § 2.12.

La résolution de l'OMI A.27/Res. 1044, adoptée le 30 novembre 2011 sur les actes de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires au large des côtes somaliennes : « *ENGAGE VIVEMENT AUSSI les gouvernements qui ne l'ont pas encore fait à, sans tarder : l) établir, s'il y a lieu et sur*

⁹ <http://www.nepia.com/media/558888/2016-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf> (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.

¹⁰ <http://www.icc.se/wp-content/uploads/2016/07/2016-Q2-IMB-Piracy-Report-Abridged.pdf>, pp. 11-12.

¹¹ 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/>

¹² Les informations de l'ISWAN indiquent aussi un seul cas survenu en 2002 et un seul cas survenu en 2006.

¹³ 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.

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]. Lors de la réunion du Comité de la sécurité maritime de l'OMI tenue le 11 février 2014⁵⁰, l'Italie a présenté à ce comité pour examen les Directives intérimaires qui ont été élaborées par le groupe de travail 3 du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes).

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 ;

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 à haut risque de piraterie, sans que cela soit au détriment de l'emploi.

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 ;

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 ;

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 ;

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.

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 prendre¹⁴.

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, la loi consolidée n° 73 du 17 janvier 2014 promulguée par l'Autorité maritime danoise dispose¹⁵ que :

¹⁴ MSC/93/22, 30 mai 2014. Rapport du Comité de la sécurité maritime à sa 93^e session, §16.13.

¹⁵ 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

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.

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. »

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. »

La convention collective internationale 2015-2017 conclue par ITF-IMEC-IBF (Fédération internationale des ouvriers du transport – Conseil international des employeurs maritimes) dispose que : Article 17. Opérations belliqueuses/zone à haut risque¹⁶

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.

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 que¹⁷ :

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 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.

que le marin n'est pas libre d'accepter un autre emploi et que les salaires devraient continuer à être versés.

¹⁶ 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 – A. CHARBONNEAU, « Bilan et devenir d'une négociation collective internationale – L'action d'ITF dans le transport maritime », in *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail*, P. CHAUMETTE (dir.), Gomylex Ed. Bilbao, 2016, pp. 259-284.

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

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.*

Convergences

Champ et définitions : 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. Les points de vue semblent converger également 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. Le terme « salaire » contenu dans la proposition devrait s’entendre du salaire contractuel prévu dans le contrat d’engagement maritime. 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 : 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. Lorsqu’un marin décède pendant sa captivité, le moment du décès devrait être défini selon la législation nationale applicable.

Contrat d’engagement maritime : 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 : La proposition devrait indiquer l’impossibilité de licencier un marin pendant la période de sa captivité.

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. La proposition devrait prévoir la garantie des prestations contractuelles, comme prévu dans le contrat d’engagement maritime.

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, 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.

D’autres questions spécifiques méritent une discussion au sein de la Commission tripartite spéciale, concernant la garantie financière, les zones à haut risques : la mise en place d’une garantie financière peut-elle développer « l’économie de la rançon » et inciter les pirates à enlever des gens de mer ? Cette question avait déjà été soulevée en 2011 par M. David Cameron, voulant frapper les pirates « au portefeuille » et confondant piraterie et terrorisme ; cette approche est poursuivie par le gouvernement britannique, aux dépens des gens de mer, nous semble-t-il. Le gouvernement britannique propose que le contrat d’engagement maritime inclut une clause 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. Mais il est nécessaire 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. La délimitation géographique de la protection doit être précisée.

Propositions : Il est possible d’envisager des amendements aux normes du code de la MLC 2006 ou aux principes directeurs.

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

Au moins deux propositions d'amendements possibles, ensemble ou séparément, au code de la MLC, 2006, semblent se dégager des points de vue, l'une concernant la norme A2.2 – Salaires, et l'autre la norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime.

Norme A2.2 de la MLC, 2006

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

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. ».

b) Amendements aux principes directeurs du code de la MLC, 2006 : Selon le collège des gens de mer, 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.

c) Il existe quelques propositions suggérant que l'élaboration des lignes directrices soit faite en dehors de la MLC, comprenant les indications suivantes :

- 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 ;
- 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.

Actualités :

Le 13 mars 2017, est intervenue la première attaque réussie de pirates somaliens depuis 2012, contre le pétrolier Aris 13, battant pavillon des Comores, transportant du pétrole et du gaz de Djibouti à Mogadiscio. Le navire et les huit membres d'équipage sri-lankais ont été libérés le 17 mars 2017.

Quelques minutes après l'assaut, la balise du navire a été éteinte et il a fait route vers la côte somalienne. Mardi matin 14 mars, il était amarré au large du port de pêche d'Alula, au Puntland, sur le rivage nord de la Corne de l'Afrique. La force navale européenne de lutte contre la piraterie avait indiqué mardi avoir discuté avec le capitaine du tanker, qui leur avait dit que les pirates réclamaient une rançon. Jeudi, les garde-côtes du Puntland avaient menacé les pirates de donner l'assaut s'ils refusaient de libérer l'équipage et le navire, alors au mouillage devant la localité de Habo, sur la côte du Puntland, sur la pointe nord-est de la Somalie. Les garde-côtes du Puntland, région semi-autonome de Somalie, ont fait aux pirates « une offre qu'ils ne pouvaient refuser et les pirates sont partis », a déclaré, sans autres détails, John Steed, responsable de l'Afrique de l'Est de l'ONG Oceans Beyond Piracy (OPB) de lutte contre la piraterie¹⁸. Selon cet ancien colonel de l'armée britannique, qui a négocié depuis des années les libérations d'équipages pris en otages dans la région, les pirates ont abandonné l'équipage et le navire, qui s'est dirigé vers la ville portuaire de Bossasso, capitale économique du Puntland (Somalie).

Le 22 mars 2017, une seconde attaque est intervenue contre le navire *Asayr 2*, dhow somalien quittant le port de Bossasso, armé d'un équipage de 20 marins et d'un garde somalien. Sept marins ont été retenus comme otages à bord, les autres et le garde armé ont été détenus à terre ; ce cargo pourrait servir de navire mère en vue d'autres attaques plus au large.

Le 11 juin 2015, le contact avait été perdu avec le navire *MT Orkim-Harmony*, pavillon malaisien, alors que le pétrolier se trouvait en mer de Chine méridionale, au large de l'Etat de Johor, au sud de la Malaisie. Il transportait un chargement d'hydrocarbures et le Bureau maritime international (BMI) avait alors envisagé un acte de piraterie. Les pirates se sont enfuis du bateau pendant la nuit. A l'exception d'un marin indonésien soigné pour une blessure par balle à la cuisse, les 22 membres d'équipage du *MT Orkim-Harmony* sont sains et saufs, a annoncé, vendredi 19 juin 2015, le chef de la marine de Malaisie. Des équipes de la marine et de garde-côtes de Malaisie ont recherché les pirates à proximité des îles indonésiennes de Natuna. Le capitaine du pétrolier n'a pas informé tout de suite les autorités de leur fuite, causant un retard de cinq heures dans les recherches ; portant un nouveau nom, le navire marchand a été repéré par des avions de l'armée de l'air malaisiens et australiens qui l'ont suivi. Le bateau, qui transportait une cargaison de 6 000 tonnes de pétrole évaluée à 21 millions de ringgits (4,9 millions d'euros), a été rebaptisé *Kim-Harmon* par les pirates. Ces derniers s'exprimaient avec un accent indonésien, selon le chef de la marine Malaisienne.

Le Bureau maritime international (BMI), qui avait dit craindre un acte de piraterie, multiplie les mises en garde, expliquant que les eaux de l'Asie du Sud-Est deviennent le point chaud de la piraterie mondiale. Les cibles privilégiées des assaillants sont habituellement les pétroliers transportant des hydrocarbures. De janvier à mars 2015, 38 attaques ont été perpétrées par des pirates, sur un total de 54 dans le monde, soit 70 %. En 2014, 245 attaques ont été recensées. L'Indonésie arrive en tête avec 21 attaques dans les eaux du plus grand archipel du monde.

Libérations après plus de 4 ans de captivité.

Le 23 octobre 2016, l'ONG *Oceans Beyond Piracy* a annoncé la libération par des pirates somaliens de 26 marins asiatiques (Cambodge, Chine, Indonésie, Philippines, Taiwan et Vietnam), détenus pendant quatre années et demi, après une attaque de leur bateau de pêche *Naham 3*, battant pavillon d'Oman, le 26 mars 2012 à 65 milles nautiques au sud. Des Seychelles Leur libération s'est faite par l'intermédiaire des autorités de Galmudug, au centre de la Somalie, Ils ont été rapatriés rapidement après cinq années de captivité par un vol humanitaire des Nations Unies¹⁹. Les négociations conduites par Compass Risk Management et le cabinet international Holman Fenwick Willian LLP, ont duré 18 mois.

Les pêcheurs ne seront pas couverts par les amendements de la MLC 2006 de l'OIT, qui est une convention marine marchande.

¹⁸ <http://oceansbeyondpiracy.org/>

¹⁹ <http://oceansbeyondpiracy.org/somali-pirates-release-crew-fv-naham-3>