



Organisation
internationale
du Travail



ORGANISATION
MARITIME
INTERNATIONALE

► Directives sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer



► Directives sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer

Première réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain

(Genève, 13-15 décembre 2022)



Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

Cet ouvrage est soumis à une licence Creative Commons Attribution 4.0 International. Voir: creativecommons.org/licenses/by/4.0. L'utilisateur est autorisé à réutiliser et à partager (copier et redistribuer) l'ouvrage original ou à l'adapter (le remanier, le transformer ou s'en servir pour créer un nouveau produit) conformément aux termes de ladite licence. L'utilisateur doit clairement indiquer que l'OIT et l'OMI est la source de l'ouvrage et faire état de toute modification apportée au contenu original. L'utilisation de l'emblème, du nom et du logo de l'OIT ou de l'OMI n'est pas autorisée dans le cadre de traductions, d'adaptations ou d'autres œuvres dérivées.

Citation – L'utilisateur doit faire état de toute modification apportée à cet ouvrage. L'ouvrage doit être cité comme suit: OIT et OMI, *Directives sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer : Première réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain* (Genève, 13-15 décembre 2022), Genève: Bureau international du Travail, 2026. © OIT et OMI.

Traductions – Si cet ouvrage fait l'objet d'une traduction, celle-ci doit comporter, outre la mention de la source de l'ouvrage original, la clause de non-responsabilité suivante: *Ceci est une traduction d'un ouvrage de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et de l'Organisation maritime internationale (OMI) protégé par le droit d'auteur. Cette traduction n'a pas été élaborée, révisée ou approuvée par l'OIT et l'OMI et ne doit pas être considérée comme une traduction officielle de cette dernière. L'OIT et l'OMI déclinent toute responsabilité quant au contenu ou à l'exactitude de cette traduction, qui n'engage que la responsabilité de son ou ses auteurs.*

Adaptations – Si cet ouvrage fait l'objet d'une adaptation, celle-ci doit comporter, outre la mention de la source de l'ouvrage original, la clause de non-responsabilité suivante: *Ceci est une adaptation d'un ouvrage de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et de l'Organisation maritime internationale (OMI) protégé par le droit d'auteur. Cette adaptation n'a pas été élaborée, révisée ou approuvée par l'OIT et l'OMI et ne doit pas être considérée comme une adaptation officielle de cette dernière. L'OIT et l'OMI déclinent toute responsabilité quant au contenu ou à l'exactitude de cette adaptation, qui n'engage que la responsabilité de son ou ses auteurs.*

Œuvres de tiers – La licence Creative Commons ne s'applique pas aux œuvres incluses dans cette publication qui ne relèvent pas du droit d'auteur de l'OIT ou de l'OMI. Lorsqu'une œuvre est attribuée à un tiers, l'utilisateur de l'œuvre est seul responsable d'obtenir les autorisations nécessaires auprès du détenteur des droits et sera tenu pour seul responsable en cas de violation alléguée.

Tout différend auquel la présente licence pourra donner lieu et qui ne pourra pas être résolu à l'amiable sera soumis à l'arbitrage conformément au Règlement d'arbitrage de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI). Les parties seront liées par toute sentence arbitrale rendue en tant que règlement définitif du différend.

Toute question concernant les droits et licences doit être envoyée à rights@ilo.org. Des informations concernant les publications et les produits numériques de l'OIT peuvent être consultées sur www.ilo.org/publns.

ISBN: 9789220431528 (imprimé); 9789220431535 (pdf Web)

DOI: <https://doi.org/10.54394/COHK0606>

Également disponible en anglais: *Guidelines on how to deal with seafarer abandonment cases*, ISBN 9789220431504 (imprimé); 9789220431511 (pdf Web); en espagnol: *Pautas sobre la forma de abordar los casos de abandono de la gente de mar*, ISBN 9789220431542 (imprimé), 9789220431559 (pdf Web).

Les désignations utilisées dans les publications et bases de données de l'OIT, qui sont conformes à la pratique de l'Organisation des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'OIT et de l'OMI aucune prise de position quant au statut juridique de tout pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières ou limites. Voir: www.ilo.org/deni-de-responsabilite.

Les opinions et vues exprimées dans la présente publication sont propres à son ou ses auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions, les vues ou la politique de l'OIT et de l'OMI.

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 de l'OIT ou de l'OMI aucune appréciation favorable ou défavorable.

Photo de couverture: © Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)

► Table des matières

Introduction	06
Objet	09
Cadre international et ressources internationales	10
Application	11
Définition	12
Principes et responsabilités	12
Procédure à suivre	16
Annexe I	21
La Convention du travail maritime, 2006, et la question de l'abandon des gens de mer	21
Annexe II	23
Dispositions de la MLC, 2006, relatives à l'abandon de gens de mer les plus pertinentes	23
Annexe A2-I	34
Preuves de la garantie financière prescrites par la règle 2.5, paragraphe 2	34
Annexe A5-I	35
Annexe A5-III	36
Annexe III	37
Résolution A.930(22) adoptée le 29 novembre 2001	37

► Introduction

1. La menace d'abandon est loin d'être une caractéristique courante de l'industrie maritime. Toutefois, cette question devient de plus en plus problématique: en effet, les cas d'abandon recensés dans la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer, créée en 2004, sont passés de 12 en 2011 à 19 en 2016, puis à 40 en 2019, 85 en 2020, 95 en 2021 et 119 en 2022.¹ L'abandon de gens de mer a des conséquences traumatisantes sur les marins qui en sont victimes ainsi que sur les familles concernées, et elle est catastrophique pour l'image de l'industrie maritime. Tous les États concernés – États du pavillon; États du port; États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur son territoire; et États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents – doivent prendre des mesures plus volontaristes pour régler rapidement les cas d'abandon de gens de mer et les prévenir à l'avenir.
2. À sa 107^e session (novembre-décembre 2020), le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) a accepté que soient élaborées des directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer, par l'intermédiaire d'un groupe de travail par correspondance intersessions chargé de faire avancer les travaux. À sa 343^e session (novembre 2021), le Conseil d'administration de l'Organisation internationale du Travail (OIT) a approuvé la constitution d'un groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain, qui serait composé de huit représentants gouver-

¹ Depuis l'adoption de ces Directives, les cas d'abandon recensés ont augmenté à 132 en 2023, 312 en 2024 et à 409 en 2025.

nementaux désignés par l'OMI, ainsi que de huit représentants des armateurs et de huit représentants des gens de mer nommés respectivement par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs du Conseil d'administration de l'OIT. À sa 109^e session (mars 2022), le Comité juridique de l'OMI a approuvé le projet de directives élaboré par le groupe de travail par correspondance de l'OMI, en vue de son examen par le groupe de travail tripartite mixte². À sa 345^e session (juin 2022), le Conseil d'administration de l'OIT a décidé que la première réunion du groupe de travail tripartite mixte se tiendrait du 13 au 15 décembre 2022 et aurait pour objet l'examen et l'adoption de directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer. À sa 127^e session (juillet 2022), le Conseil de l'OMI a approuvé la constitution du groupe de travail tripartite mixte et les décisions du Comité juridique.

3. Les présentes directives s'adressent à tous les États, mais avant tout aux États du port, aux États du pavillon et aux États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire. Elles sont destinées à constituer un outil de référence sur les principes pouvant être pris en compte dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques, stratégies, programmes, lois, mesures administratives et mécanismes de dialogue social en matière de règlement des cas d'abandon de gens de mer.
4. Les directives s'inspirent: i) des normes internationales du travail de l'Organisation internationale du Travail (OIT) pertinentes, notamment la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) – y compris les amendements touchant à ce sujet adoptés en 2022 par la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006 – et la résolution A.930(22)

2. Rapport du Comité juridique de l'OMI sur les travaux de sa 109^e session: LEG 109/16/1, parag. 4(d).6.

de l'Assemblée de l'OMI; ii) des cadres et accords internationaux ainsi que des résolutions de l'OMI pertinents; et iii) des tendances et évolutions récentes de la législation et de la pratique aux niveaux régional et national. En outre, elles sont conformes aux *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée*, et aux *Directives pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée*.

5. Aucune des dispositions des présentes directives ne saurait être interprétée comme affaiblissant la protection offerte par les normes internationales du travail et les autres normes existantes. Les présentes directives ne sont pas juridiquement contraignantes. Elles ne sont pas soumises aux mécanismes de ratification et de contrôle des normes internationales du travail de l'OIT. Elles développent les principes consacrés dans les normes internationales du travail et dans les cadres et accords internationaux de l'OMI, tout en restant adaptables aux différents systèmes et contextes nationaux.
6. Les directives doivent être lues de manière cohérente avec l'ensemble des principes, droits et obligations énoncés dans la MLC, 2006, sur lesquels elles se fondent. On trouvera aux annexes I et II un bref historique de l'élaboration des dispositions de la MLC, 2006, qui ont une incidence sur la question de l'abandon de gens de mer, ainsi que les dispositions de la convention les plus pertinentes sur le sujet, jusqu'aux amendements de 2022. Tous les États Membres de l'OIT sont encouragés à ratifier et à mettre effectivement en œuvre la MLC, 2006.
7. L'ensemble des Membres de l'OIT, même lorsqu'ils n'ont pas ratifié les conventions fondamentales, ont l'obligation, du seul fait de leur appartenance à l'Organisation, de respecter, promouvoir et réaliser, de bonne foi et conformément à la Constitution de l'OIT, les principes relatifs aux droits fondamentaux qui sont l'objet desdites conventions, à savoir: a) la

liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective; b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire; c) l'abolition effective du travail des enfants; d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession; et e) un milieu de travail sûr et salubre ³.

8. Tous les États devraient, dans leur contexte respectif, renforcer leurs systèmes d'inspection des conditions de travail des gens de mer afin de garantir le plein respect de la législation en vigueur et l'accès des gens de mer à des mécanismes appropriés et efficaces de recours et de plainte.
9. Tous les États devraient engager le dialogue social avec les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer. L'OIT définit le dialogue social comme tous types de négociation, de consultation ou d'échange d'informations entre ou parmi les représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs sur des questions d'intérêt commun relatives à la politique économique et sociale. Le dialogue social a pour objectif principal de faciliter l'établissement d'un consensus entre les principaux acteurs du monde du travail et la participation démocratique de ceux-ci, sur la base du respect de la liberté d'association et de la reconnaissance effective du droit de négociation collective. De ce fait, il joue un rôle clé dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques efficaces sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer.

Objet

10. Les présentes directives ont pour objet de faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des mesures pratiques visant à résoudre rapidement et efficacement les cas d'abandon de gens de mer ⁴.

3 Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, adoptée à la 86^e session de la Conférence internationale du Travail (1998) et amendée à sa 110^e session (2022).

4 Aux fins des présentes directives, les termes «gens de mer» ou « marin » s'entendent au sens de l'article II, paragraphe 1 f), de la MLC, 2006.

Cadre international et ressources internationales

11. Le cadre international et les ressources internationales se composent comme suit:

- a. [Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(MLC, 2006\)](#) 5, en particulier l'article V, paragraphe 7;
- b. Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (Convention FAL);
- c. [Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi](#), adoptée à la 86^e session de la Conférence internationale du Travail (1998) et amendée à la 110^e session (2022);
- d. [Convention de l'OIT \(n° 29\) sur le travail forcé, 1930](#), et [protocole de 2014 relatif à la convention sur le travail forcé, 1930](#);
- e. [Résolution A.930\(22\) de l'OMI portant adoption des Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer](#) ⁶;
- f. [Directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(deuxième édition révisée, 2021\)](#);
- g. [Directives de l'OIT pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(deuxième édition révisée, 2021\)](#);

5 Et MLC, 2006, règle 2.5 et norme A2.5, en particulier la norme A2.5.1, paragr. 5-8, et la norme A2.5.2; art. III; et norme A1.4, paragr. 5 c) vi.

6 Voir annexe III.

- h. Document intitulé *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) – Questions fréquentes*⁷.

Application

12. Les présentes directives s'adressent:

- a. aux armateurs;
- b. aux prestataires qui offrent une garantie financière en lien avec les obligations des armateurs;
- c. à tous les États du pavillon, y compris ceux qui doivent veiller à ce que les armateurs de navires battant leur pavillon respectent les dispositions de la MLC, 2006;
- d. à tous les États du port, y compris ceux qui doivent veiller à ce que les navires faisant escale dans leurs ports ou se trouvant sur leur territoire respectent les dispositions pertinentes de la MLC, 2006;
- e. à tous les États dont les gens de mer abandonnés sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domi-

⁷ Le document intitulé *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) – Questions fréquentes* n'a pas de caractère contraignant. Il convient de noter que les réponses aux questions fréquentes figurant dans ce document ne peuvent pas être citées en tant que telles comme des avis juridiques faisant autorité. En effet, les prescriptions exactes résultant de la convention sont celles contenues dans la législation nationale ou les autres mesures adoptées par chaque pays pour mettre en œuvre la MLC, 2006. Les réponses proposées dans ledit document sont destinées à fournir de brèves explications renvoyant à la convention et à d'autres documents de référence. Elles ne constituent pas des avis ou des conseils juridiques sur le sens d'une prescription de la convention ou sur son application à une situation particulière. Le BIT peut, sur demande, fournir de tels avis et conseils à des gouvernements et à des organisations d'armateurs et de gens de mer, notamment, étant entendu que seule la Cour internationale de justice est compétente pour donner des interprétations des conventions internationales du travail qui fassent autorité. Les réponses aux questions fréquentes ont pour vocation d'aider les personnes qui étudient la MLC, 2006, ou qui prennent part à son application.

ciliées sur leur territoire, qui devraient s'efforcer de faciliter leur rapatriement, comme l'exige notamment la MLC, 2006;

- f. aux services de recrutement et de placement chargés du placement des gens de mer à bord des navires, ainsi qu'aux États dans lesquels ils opèrent;
- g. aux gens de mer, aux représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et aux autres parties prenantes qui sont en mesure de faciliter le règlement des cas d'abandon de gens de mer.

Définition

13. Aux termes de la MLC, 2006 ⁸, «un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

- a. ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin; ou
- b. a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires; ou
- c. a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois» ⁹.

Principes et responsabilités

14. Il incombe à l'armateur de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin et d'en assumer les frais, de verser

⁸ Norme A2.5.2, paragr. 2.

⁹ La reprise de la définition fournie par la MLC, 2006, dans les présentes directives suppose que celle-ci est reconnue et s'applique indépendamment de la ratification de la MLC, 2006, par l'État concerné.

les salaires en suspens et autres prestations dus aux gens de mer en vertu de leur contrat de travail ou du contrat d'engagement maritime, et de subvenir à leurs besoins essentiels, y compris les soins médicaux.

15. La MLC, 2006, fait obligation aux États du pavillon de veiller à ce qu'un dispositif de garantie financière répondant aux normes de la convention soit en place pour les navires battant leur pavillon. Les États du pavillon sont encouragés à vérifier, au moins chaque année, la validité de la garantie financière requise, en particulier s'ils ont été notifiés de la cessation de cette garantie, comme le prévoit la norme A2.5.2, paragraphe 11, de la MLC, 2006. Le dispositif de la résolution A.930(22) de l'OMI recommande aux États du pavillon de veiller à ce qu'un mécanisme de garantie financière soit en place. Les États du port sont encouragés à prêter une attention particulière à la période de validité de la garantie financière lorsqu'ils procèdent à la vérification des documents pertinents lors des inspections, conformément à l'annexe A2I de la MLC, 2006, et aux *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée* (deuxième édition révisée, 2021).
16. Il est rappelé aux États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents qu'ils sont tenus de vérifier régulièrement que le système de protection relevant de ces services est toujours en place.
17. Dans le cas où l'armateur ne remplirait pas les obligations énoncées au paragraphe 14, les principes et responsabilités ci-après devraient s'appliquer:
 - a. L'État du pavillon devrait prendre des mesures pour vérifier qu'une garantie financière valide est en place et pour que les gens de mer et/ou leur représentant soient informés des coordonnées du prestataire de la garantie

financière et de leur droit de présenter directement une demande d'assistance;

- b. lorsqu'il traite de cas d'abandon ¹⁰, l'État du pavillon devrait prendre des mesures visant à assurer l'entretien ¹¹ et le rapatriement ¹² des gens de mer. En outre, l'État du pavillon peut demander, si nécessaire, l'aide de l'État du port et de l'État dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire, afin de porter assistance aux gens de mer abandonnés de quelque manière que ce soit;
- c. lorsqu'il traite de cas d'abandon de gens de mer, l'État du port devrait faciliter le règlement de ces cas en prenant, au minimum, les mesures suivantes:
 - i. faciliter, et ne pas refuser, le rapatriement rapide des gens de mer ainsi que leur remplacement à bord, en faisant appel, au besoin, aux gardiens locaux et aux autorités garantes locales;
 - ii. faciliter le paiement des salaires aux gens de mer, y compris par le prestataire de la garantie financière;
 - iii. permettre d'assurer l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer, tels qu'une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, et les soins médicaux nécessaires;
 - iv. informer immédiatement de l'événement l'État du pavillon, les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes

¹⁰ MLC, 2006, norme A2.5.2, paragr. 2 et 5.

¹¹ MLC, 2006, norme A2.5.2, paragr. 5.

¹² MLC, 2006, norme A2.5.2, paragr. 10.

domiciliées sur leur territoire, ainsi que les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents, de sorte que tous puissent coopérer et se prêter mutuellement assistance en vue de faciliter une résolution rapide de la situation;

- v. faciliter l'accès aux services consulaires, aux organisations de gens de mer ainsi qu'aux organisations de bien-être des gens de mer, et permettre une communication appropriée pour que les gens de mer puissent contacter leur famille;
- vi. en cas de soupçon ou de détection de situations de travail forcé ou obligatoire, veiller à ce que toutes les victimes de travail forcé ou obligatoire, indépendamment de leur présence ou de leur statut juridique sur le territoire national, aient effectivement accès à des mécanismes de recours et de réparation appropriés et efficaces, par exemple une indemnisation;
- vii. veiller à ce que les gens de mer puissent conserver leurs documents d'identité, y compris passeports et pièces d'identité des gens de mer.

18. Les États du port, les États du pavillon, les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire, ainsi que les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents devraient coopérer afin de garantir que les gens de mer engagés à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés sur leur territoire, ou sur un navire battant leur pavillon, bénéficieront des droits et des prestations prévus notamment par la MLC, 2006 ¹³.

13 Comme l'énonce la deuxième phrase du nouveau paragraphe 9 de la norme A2.5.1 suite aux amendements de 2022 au code de la MLC, 2006, concernant la norme A2.5.1 – Rapatriement de la règle 2.5 – Rapatriement.

Procédure à suivre

Procédure générale

- 19.** Lorsqu'ils ont connaissance d'un cas d'abandon de gens de mer, les agents chargés du contrôle par l'État du port ou d'autres parties prenantes devraient en informer immédiatement l'autorité compétente de l'État du port dans lequel l'abandon a eu lieu, ainsi que l'OIT, afin que celle-ci mette à jour la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer. L'autorité compétente de l'État du port devrait alors mener une enquête et assurer la coordination nécessaire avec les organismes compétents de l'État du port. L'autorité compétente de l'État du port devrait dans le même temps informer l'État du pavillon et les parties prenantes concernées (l'armateur; les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire; l'État dans lequel opèrent les services de recrutement et de placement compétents; les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et les organisations de bien-être des gens de mer concernées) du cas d'abandon de gens de mer, par toute voie appropriée.
- 20.** Lorsqu'elle est informée d'un cas d'abandon de gens de mer, l'autorité de l'État du pavillon devrait contraindre l'armateur et les prestataires de la garantie financière à s'acquitter de leurs responsabilités dans des délais rapides, en tenant compte de la situation de précarité des gens de mer et du bien-être de leur famille.
- 21.** Si l'armateur ne s'acquitte pas de ses responsabilités dans des délais rapides, comme indiqué au paragraphe 20, l'autorité de l'État du pavillon devrait montrer la voie à suivre et agir en coordination avec les parties prenantes concernées en vue de résoudre le cas d'abandon de gens de mer.

22. Si l'armateur et l'État du pavillon ne s'acquittent pas de leurs responsabilités, l'autorité compétente de l'État du port devrait montrer la voie à suivre et agir en coordination avec l'ensemble des parties prenantes concernées en vue de résoudre le cas d'abandon de gens de mer.
23. Si l'armateur, l'État du pavillon et l'État du port ne s'acquittent pas de leurs responsabilités, les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire devraient montrer la voie à suivre et agir en coordination avec l'ensemble des parties prenantes concernées en vue de résoudre le cas d'abandon de gens de mer.
24. Dans le même temps, lorsqu'une preuve documentaire établit l'existence d'une garantie financière, les entités qui prennent l'initiative de résoudre les cas d'abandon devraient fournir une aide aux gens de mer pour leur permettre de prendre contact avec le prestataire de la garantie financière afin d'obtenir une assistance financière rapide et efficace. L'autorité de l'État du pavillon, et/ou l'autorité de l'État du port et/ou les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire devrai(en)t faciliter la fourniture de l'assistance requise par le prestataire de la garantie financière.
25. En l'absence de garantie financière ou dans le cas où celle-ci aurait expiré, le rapatriement des gens de mer devrait être organisé par l'État du pavillon, ou, s'il manque à son obligation de le faire, par l'État du port, ou si l'un et l'autre manquent à leur obligation de le faire, par les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire.
26. Dans les cas où la sécurité financière ne suffit pas pour couvrir tous les salaires dus au marin (c'est-à-dire s'il y a plus de quatre mois d'arriéré de salaire), l'État du pavillon, l'État du port, les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou

des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire, ainsi que l'État dans lequel opèrent les services de recrutement et de placement compétents, compte tenu de tout système de protection qui pourrait être en place ¹⁴, devront agir en coordination avec les organismes gouvernementaux locaux compétents et/ou les parties prenantes concernées, telles que les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et les services de recrutement et de placement des gens de mer, afin de résoudre conjointement le cas d'abandon.

27. Tous les États, que ce soit en leur qualité d'États du pavillon, d'États du port ou d'États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire, devraient élaborer, en consultation avec les représentants des armateurs et des gens de mer, une procédure opérationnelle normalisée au niveau national. Cette procédure devrait définir expressément les responsabilités et les obligations de l'autorité compétente ainsi que les rôles que devront jouer les différents acteurs nationaux, en particulier le conseil national du bien-être des gens de mer compétent, l'agent maritime, les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, les organisations de bien-être des gens de mer, les services de recrutement et de placement des gens de mer et les autres parties prenantes concernées, en se référant au cadre international défini en tant que de besoin (exposé au paragraphe 11).
28. Un cas est considéré comme étant résolu si, et seulement si, l'OIT a reçu un avis précis de l'État Membre ou de l'organisation qui a fourni initialement l'information : i) que tous les gens de mer qui souhaitent être rapatriés l'ont bien été ; et ii) que la totalité des rémunérations en attente et des prestations contractuelles a été réglée à tous les marins et que ceux-ci l'ont bien reçue.

14 MLC, 2006, norme A1.4, paragr. 5 c) vi).

29. Dans le cas où une procédure judiciaire serait nécessaire pour résoudre un cas d'abandon, l'État du pavillon et l'État du port continueront d'agir en coordination avec d'autres organismes compétents pour fournir une aide humanitaire aux gens de mer et apporter un appui pour les rapatrier. Toutefois, pour la sécurité, la santé et le bien-être des gens de mer abandonnés, l'autorité compétente devrait coopérer avec les institutions concernées pour faciliter le rapatriement pendant la procédure judiciaire. Le fait que la procédure judiciaire soit toujours en cours ne saurait empêcher le rapatriement des gens de mer abandonnés.
30. Dans le cas où une situation d'urgence constituerait une menace pour la sécurité, la santé ou le bien-être des gens de mer abandonnés, l'autorité compétente de l'État du port devrait agir en coordination avec les parties prenantes concernées pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation, y compris, mais non exclusivement, le sauvetage, l'enquête, la diffusion d'informations, et la prise en compte de la sécurité des gens de mer.
31. L'État du pavillon, l'État du port, les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire, ou les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents devraient prêter assistance aux gens de mer abandonnés, dans le cadre de la procédure de suivi envisagée, pour parvenir à une résolution complète de leurs cas.

Étapes ultérieures à la résolution d'un cas d'abandon

32. Après résolution d'un cas d'abandon de gens de mer, les États concernés peuvent envisager, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, de mettre en place, sans préjudice de leur législation nationale applicable et en conformité avec celle-ci, d'autres mécanismes appropriés pour empêcher que de pareils cas ne se reproduisent du fait de violations de la législation applicable par le même armateur.

33. L'État du pavillon, l'État du port, les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire, ainsi que les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents qui ont participé à la résolution de cas d'abandon de gens de mer devraient soigneusement analyser, résumer et évaluer la manière dont ils se sont acquittés de leurs responsabilités lors du traitement de ces cas, et partager les informations et les connaissances pertinentes avec les parties prenantes concernées.
34. La [base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer](#) devrait être mise à jour rapidement, notamment dès qu'un cas a été résolu.
35. La résolution d'un cas dans la base de données ne saurait conditionner ni compromettre les droits de recouvrement tels que prévus à la norme A2.5.1, paragraphes 5 a) et b), de la MLC, 2006.

► Annexe I

La Convention du travail maritime, 2006, et la question de l'abandon des gens de mer

1. Cinq ans après l'adoption, en 2001, par l'OMI et l'OIT, de la résolution A.930(22) contenant les Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, l'adoption de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), a marqué une étape décisive vers la réalisation du travail décent pour tous les gens de mer.
2. La MLC, 2006, exige des États qui l'ont ratifiée qu'ils vérifient que les dispositions de leur législation et de leur réglementation respectent, dans le contexte de la convention, les droits fondamentaux énoncés à l'article III, et définit en son article IV les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer.
3. La version initiale de la MLC, 2006, inclut la règle 2.5 – Rapatriement, qui vise à «assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux» et exige des navires battant le pavillon d'un État ayant ratifié la convention qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés. Bien que ces dispositions présentent un intérêt pour la question de l'abandon, elles ne l'abordaient pas de manière suffisamment détaillée.
4. La version initiale de la MLC, 2006, contient d'autres dispositions utiles pour la résolution des cas d'abandon. Par exemple, la norme A1.4 – Recrutement et placement dispose, au paragraphe 5 c) vi), qu'un État ayant ratifié la convention «doit au minimum, par voie de législation ou par d'autres mesures [...] s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire [...] mettent en place un système de protection, sous la forme

d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard».

Amendements de 2014 à la MLC, 2006

5. En 2014, l'OIT a adopté des amendements au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.5, parmi lesquels une nouvelle norme A2.5.2 qui définit clairement la notion d'abandon et exige des États du pavillon qu'ils assurent la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon. L'élément «Garantie financière pour rapatriement» a été ajouté à la liste des points devant faire l'objet d'un contrôle tant par l'État du pavillon que par l'État du port.

Amendements de 2022 à la MLC, 2006

6. En 2022, la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, a adopté, à sa quatrième réunion (partie II), une autre série d'amendements, dont un visant à renforcer les dispositions existantes relatives à l'abandon. Un nouveau paragraphe 9 ajouté à la norme A2.5.1 – Rapatriement prévoit que:

Les Membres doivent faciliter le prompt rapatriement des gens de mer, y compris lorsqu'ils sont considérés comme ayant été abandonnés au sens du paragraphe 2 de la norme A2.5.2. Les États du port, les États du pavillon et les États pourvoyeurs de main-d'œuvre coopèrent pour garantir que les gens de mer engagés à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés sur leur territoire, ou sur un navire battant leur pavillon, bénéficieront des droits et des prestations prévus par la présente convention.

7. Les amendements de 2022 devraient entrer en vigueur le 23 décembre 2024.¹⁵

¹⁵ Depuis l'adoption de ces Directives, les amendements de 2022 à la MLC, 2006 sont entrés en vigueur le 23 décembre 2024.

► Annexe II

Dispositions de la MLC, 2006, relatives à l'abandon de gens de mer les plus pertinentes

Règle 2.5 – Rapatriement et normes connexes, principes directeurs et annexes (jusqu'aux amendements de 2018)

Règle 2.5 – Rapatriement

Objet: assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux

1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code.
2. Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code.

Norme A2.5.1 – Rapatriement

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants:
 - a. lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger;
 - b. lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé:
 - i. par l'armateur; ou

- ii. par le marin pour des raisons justifiées;
 - c. lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.
- 2. Tout Membre veille à ce que des dispositions appropriées soient prévues dans sa législation ou d'autres mesures ou dans les conventions collectives, prescrivant:
 - a. les cas dans lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés, conformément au paragraphe 1 b) et c) de la présente norme;
 - b. la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois;
 - c. le détail des droits devant être octroyés par l'armateur en matière de rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu'il lui incombe de prendre.
- 3. Tout Membre doit interdire à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi.
- 4. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

5. Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais:
 - a. l'autorité compétente de l'État du pavillon organise le rapatriement du marin; si elle omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État du pavillon;
 - b. l'État du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;
 - c. les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de la présente norme.
6. En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente norme.
7. Tout Membre facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.
8. En particulier, un Membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.
9. Tout Membre exige que, sur les navires battant son pavillon, une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement soit détenue et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Norme A2.5.2 – Garantie financière

1. En application de la règle 2.5, paragraphe 2, la présente norme énonce des prescriptions visant à assurer la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon.
2. Aux fins de la présente norme, un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:
 - a. ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin; ou
 - b. a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires; ou
 - c. a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.
3. Chaque Membre veille à ce qu'un dispositif de garantie financière répondant aux prescriptions de la présente norme soit en place pour les navires battant son pavillon. Le dispositif de garantie financière peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.
4. Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, pour tout marin victime d'abandon à bord d'un navire battant le pavillon du Membre.
5. Aux fins du paragraphe 2 b) de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer doivent

comprendre: une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.

6. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon, auxquels s'appliquent les paragraphes 1 ou 2 de la règle 5.1.3, détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.
7. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A2I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.
8. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard sur la demande formulée par le marin ou son représentant désigné, et dûment justifiée, conformément au paragraphe 2 ci-dessus.
9. Eu égard aux règles 2.2 et 2.5, l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir:
 - a. les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'État du pavillon, le montant dû ne devant excéder quatre mois de salaire et quatre mois pour les autres prestations en suspens;
 - b. toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 10;
 - c. les besoins essentiels du marin comprennent: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le

carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

- 10.** Les frais de rapatriement couvrent le voyage par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et comprennent la fourniture de nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.
- 11.** La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'État du pavillon.
- 12.** Si le prestataire de l'assurance ou d'une autre forme de garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit à un marin conformément à la présente norme, ce prestataire acquiert, à concurrence de la somme versée, et conformément à la législation applicable, par subrogation, transfert ou d'une autre manière, les droits dont aurait bénéficié ledit marin.
- 13.** Aucune disposition de la présente norme ne porte atteinte au droit de recours de l'assureur ou du prestataire de la garantie financière contre un tiers.
- 14.** Les dispositions de la présente norme n'ont pas pour objet d'être exclusives ni de porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours destinés à indemniser les gens de mer abandonnés. La législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être déduites des sommes reçues d'autres sources et découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente norme.

Principe directeur B2.5 – Rapatriement

Principe directeur B2.5.1 – Conditions des droits au rapatriement

1. Tout marin devrait avoir le droit d'être rapatrié:
 - a. dans le cas prévu au paragraphe 1 a) de la norme A2.5, à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime;
 - b. dans les cas prévus au paragraphe 1 b) et c) de la norme A2.5:
 - i. en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;
 - ii. en cas de naufrage;
 - iii. quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;
 - iv. quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre;
 - v. en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.
2. Pour fixer les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement, conformément au présent code, il faudrait tenir compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. Tout Membre devrait, dans toute la mesure possible, s'efforcer de

réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourrait s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière.

3. En application de la norme A2.5, les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins:
 - a. le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 du présent principe directeur;
 - b. le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;
 - c. la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives;
 - d. le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;
 - e. le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.
4. Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne devraient pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.
5. L'armateur devrait continuer de supporter les frais de rapatriement jusqu'à ce que le marin soit débarqué à une destination fixée conformément au présent code, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.
6. Tout Membre devrait prévoir que l'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés

et rapides. Le transport aérien devrait être le mode normal de transport. Le Membre devrait prescrire les destinations vers lesquelles les gens de mer peuvent être rapatriés. Ces destinations devraient comprendre les pays avec lesquels les gens de mer seront réputés avoir des attaches effectives, y compris:

- a. le lieu où le marin a accepté de s'engager;
 - b. le lieu stipulé par convention collective;
 - c. le pays de résidence du marin;
 - d. tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.
7. Le marin devrait avoir le droit de choisir, parmi les destinations prescrites, le lieu vers lequel il doit être rapatrié.
8. Le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable défini par la législation nationale ou les conventions collectives, sauf lorsque le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires. Les expressions *piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires* ont la même signification qu'au paragraphe 7 de la norme A2.1.

Principe directeur B2.5.2 – Mise en œuvre par les Membres

1. Toute l'assistance pratique possible devrait être apportée au marin resté dans un port étranger en attendant son rapatriement et, lorsqu'il tarde à être rapatrié, l'autorité compétente du port étranger devrait veiller à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'État du pavillon et de l'État dont le marin est ressortissant ou de l'État où il réside en soient informés immédiatement.
2. Tout Membre devrait en particulier s'assurer que des arrangements satisfaisants existent:

- a. pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger soit rapatrié lorsqu'il est débarqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable:
 - i. soit vers le port d'engagement;
 - ii. soit vers un port de l'État dont il est ressortissant ou de l'État où il réside, selon le cas;
 - iii. soit vers tout autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente ou sous réserve d'autres garanties appropriées;
 - b. pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident survenus, sans faute intentionnelle de sa part, au service du navire.
- 3.** S'il apparaît qu'après avoir servi sur un navire pendant au moins quatre mois au cours de son premier voyage à l'étranger un marin de moins de 18 ans n'est pas apte à la vie en mer, il devrait avoir la possibilité d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, du premier port de relâche qui s'y prête dans lequel se trouvent des services consulaires de l'État du pavillon du navire ou de l'État dont le jeune marin est ressortissant ou de l'État où il réside. Le rapatriement effectué dans les conditions ci-dessus ainsi que ses raisons devraient être notifiés aux autorités qui ont délivré le document ayant permis au jeune marin d'embarquer.

Principe directeur B2.5.3 – Garantie financière

- 1.** En application du paragraphe 8 de la norme A2.5.2, si la vérification de la validité de certains éléments de la demande du

marin ou de son représentant désigné nécessite du temps, le marin ne devrait pas pour autant se voir privé de recevoir immédiatement l'assistance correspondant aux éléments dont la validité a été établie.

Norme A1.4 – Recrutement et placement

[...]

5. Tout Membre adoptant le système mentionné au paragraphe 2 de la présente norme doit au minimum, par voie de législation ou par d'autres mesures:

[...]

- c. s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire:

[...]

- vi. mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard.
6. L'autorité compétente supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire du Membre concerné. Les licences ou agréments ou autres autorisations permettant de gérer un service privé sur le territoire sont accordés ou renouvelés seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

► Annexe A2-I

Preuves de la garantie financière prescrites par la règle 2.5, paragraphe 2

Le certificat ou toute autre preuve documentaire visée au paragraphe 7 de la norme A2.5.2 doit inclure les renseignements suivants:

- a. le nom du navire;
- b. le port d'immatriculation du navire;
- c. l'indicatif d'appel du navire;
- d. le numéro OMI du navire;
- e. le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;
- f. les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les demandes d'assistance des gens de mer;
- g. le nom de l'armateur ¹⁶;
- h. la durée de validité de la garantie financière;
- i. une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A2.5.2.

¹⁶ Cet alinéa a été amendé en 2022 par la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, comme suit: «g) le nom de l'armateur ou du propriétaire inscrit, s'il diffère de l'armateur;». L'amendement devrait entrer en vigueur le 23 décembre 2024.

► Annexe A5-I

Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'État du pavillon avant la certification d'un navire conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 1:

Âge minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires

Garantie financière pour rapatriement

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

► Annexe A5-III

Éléments généraux sujets à un contrôle détaillé par un fonctionnaire autorisé de l'État du port effectuant une inspection au titre de la norme A5.2.1:

Âge minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires

Garantie financière pour rapatriement

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

► **Annexe III**

Résolution A.930(22) adoptée le 29 novembre 2001

**Directives pour la fourniture d'une garantie financière
en cas d'abandon des gens de mer**

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE



OMI

F

ASSEMBLÉE
22ème session
Point 10 de l'ordre du jour

A 22/Res.930
17 décembre 2001
Original: ANGLAIS

RESOLUTION A.930(22)

*Adoptée le 29 novembre 2001
(Point 10 de l'ordre du jour)*

**DIRECTIVES POUR LA FOURNITURE D'UNE GARANTIE FINANCIÈRE
EN CAS D'ABANDON DES GENS DE MER**

L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE ET LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL,

NOTANT l'importance accordée dans le plan d'action de l'Organisation maritime internationale (OMI) à l'élément humain, lequel joue un rôle fondamental pour la promotion de transports maritimes de qualité, ainsi que le mandat essentiel de l'Organisation internationale du Travail (OIT) qui est de promouvoir des conditions de travail décentes,

RAPPELANT la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi ainsi que les normes internationales du travail pertinentes qui s'appliquent au travail dans le secteur maritime,

RAPPELANT ÉGALEMENT les principes généralement admis des droits de l'homme internationaux applicables à tous les travailleurs,

RAPPELANT EN OUTRE l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer en vertu duquel l'État du pavillon exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon,

CONSIDÉRANT les dispositions de l'article 5 de la Convention de Vienne de 1963 sur les relations consulaires, en particulier, la protection consulaire et l'assistance offertes par un État à des ressortissants et à ses navires et à leurs équipages,

CONSIDÉRANT ÉGALEMENT la Convention internationale de 1973 sur les privilèges et hypothèques maritimes et la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires,

NOTANT les normes internationales du travail pertinentes qui s'appliquent au travail dans le secteur maritime, en particulier la Convention (No 166) de l'OIT concernant le rapatriement des marins (révisée), 1987,

NOTANT ÉGALEMENT la résolution concernant la protection des salaires et des gens de mer abandonnés, adoptée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 252ème session (mars 1992),

RECONNAISSANT que l'abandon des gens de mer est un problème grave qui a une dimension humaine et sociale,

ESTIMANT ÉGALEMENT que compte tenu du caractère international de l'industrie des transports maritimes, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale,

PRÉOCCUPÉS par le fait que si les propriétaires de navires ne disposent pas d'une garantie financière efficace, les gens de mer risquent de ne pas recevoir la rémunération qui leur est due, ni d'être rapidement rapatriés en cas d'abandon,

NOTANT que les Directives contribuent très utilement aux objectifs visant à éliminer l'exploitation de navires inférieurs aux normes et à renforcer la protection sociale des gens de mer,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que la présente résolution n'appelle pas l'adoption de mécanismes supplémentaires lorsque la législation nationale répond déjà aux dispositions des Directives ou va au-delà de ces dispositions,

AFFIRMANT que la couverture des frais de rapatriement et de subsistance, en cas d'abandon, et le paiement de la rémunération devraient faire partie des droits contractuels et/ou statutaires des gens de mer et ne sont pas affectés par le fait que le propriétaire du navire manque à ses obligations ou soit dans l'incapacité de les assumer,

RECONNAISSANT PAR AILLEURS que si le propriétaire du navire manque à ses obligations, l'État du pavillon et, dans certains cas, l'État dont le marin est ressortissant ou l'État du port peuvent être appelés à intervenir,

CONVAINCUS que l'adoption des Directives représente une mesure provisoire appropriée qui garantira la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer,

1 ADOPTENT les Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2 PRIENT les Gouvernements Membres de porter la présente résolution et les Directives à l'attention des propriétaires des navires et des gens de mer ainsi que de leurs organisations respectives;

3 PRIENT INSTAMMENT les Gouvernements Membres, dans le cadre de leurs obligations en tant qu'État du pavillon :

1. de veiller à ce que les propriétaires des navires respectent les Directives;
2. de veiller à ce que les gens de mer employés ou engagés à bord de navires battant leur pavillon soient protégés, en cas d'abandon, par un système de garantie financière;

- .3 de mettre en place, en cas d'imprévu, des mesures visant à assurer les frais de subsistance et le rapatriement, en cas d'abandon, des gens de mer employés ou engagés à bord de navires battant leur pavillon;

4 PRIENT AUSSI INSTAMMENT les Gouvernements Membres, lorsque des gens de mer ont été abandonnés en un lieu relevant de leur juridiction, d'informer l'État dont le navire bat le pavillon et les États dont les gens de mer sont ressortissants et de coopérer et de se prêter mutuellement assistance en vue de résoudre rapidement la situation;

5 INVITENT les Gouvernements Membres à reconnaître que, conformément aux normes internationales du travail pertinentes, lorsque le propriétaire du navire ne remplit pas ses obligations internationales et que le système de garantie financière ou l'État du pavillon manque à ses obligations concernant le rapatriement des gens de mer abandonnés, l'État du port ou les États dont les gens de mer sont ressortissants peuvent procéder au rapatriement sans préjudice du recouvrement des frais;

6 RECOMMANDENT aux Gouvernements Membres :

- .1 d'attirer l'attention de leurs services d'immigration sur les avantages dont bénéficient les gens de mer abandonnés qui sont couverts par un système de garantie financière;
- .2 de tenir compte du fait que l'absence d'un système de garantie financière ne devrait pas porter préjudice au statut des gens de mer abandonnés sur le plan de l'immigration;

7 DEMANDENT aux Gouvernements Membres, sans préjudice de la notification requise en vertu des instruments internationaux applicables, de communiquer au Secrétaire général de l'OMI ou au Directeur général du BIT, aux fins d'une diffusion générale des renseignements, les points de contact nationaux responsables du traitement des cas d'abandon et d'autres questions relevant du champ d'application des Directives;

8 INVITENT les Gouvernements Membres et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif ou d'observateur auprès de l'OMI ou de l'OIT, selon qu'il convient, à enregistrer les cas de gens de mer abandonnés et à fournir des données à l'OMI ou à l'OIT lorsque ces dernières en font la demande;

9 PRIENT l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT de maintenir le problème de l'abandon à l'étude et d'évaluer périodiquement l'étendue du problème;

10 INVITENT l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT à envisager d'autres mesures appropriées en vue de solutions durables à plus long terme aux problèmes visés par les présentes Directives;

11 PRIENT l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT de maintenir les Directives à l'étude et de les modifier selon que de besoin; et

12 INVITENT les Gouvernements Membres à noter que les présentes Directives prendront effet le 1^{er} janvier 2002.

ANNEXE

**DIRECTIVES POUR LA FOURNITURE D'UNE GARANTIE FINANCIÈRE
EN CAS D'ABANDON DES GENS DE MER****1 INTRODUCTION**

1.1 Les présentes Directives ont pour objet d'aider les États, lorsqu'ils établissent leurs prescriptions nationales, à identifier les aspects les plus importants de la garantie financière en cas d'abandon des gens de mer.

1.2 Les Directives recommandent les mesures que doivent prendre les propriétaires de navires pour garantir la fourniture d'un système de garantie financière approprié aux gens de mer en cas d'abandon. Elles énoncent les caractéristiques principales et l'étendue de la couverture du système de garantie financière et renferment également des recommandations concernant les certificats attestant l'existence du système de garantie financière.

1.3 Les présentes Directives s'appliquent également aux navires de pêche effectuant des voyages internationaux.

2 DÉFINITIONS

2.1 Aux fins des présentes Directives, sauf disposition expresse contraire, on entend par :

1. *propriétaire de navire*, le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur-gérant, l'agent ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations connexes;^{*}
2. *gens de mer* ou *marin*, toute personne qui est employée ou recrutée, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer; et
3. *abandon*, une situation caractérisée par la rupture des liens entre le propriétaire du navire et le marin. Il y a abandon lorsque le propriétaire du navire manque à certaines obligations fondamentales envers le marin concernant son rapatriement rapide et le paiement de la rémunération due; la fourniture des produits de première nécessité, notamment, une nourriture, un logement et des soins médicaux appropriés. Il y aura abandon lorsque le capitaine du navire sera laissé sans moyens financiers pour l'exploitation du navire.

3 CHAMP D'APPLICATION

3.1 Les propriétaires de navires sont instamment priés d'observer les présentes Directives à l'égard de tous les navires de mer.

^{*} Article 1 c) de la Convention No 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et règle IX/1.2 de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

3.2 Les présentes Directives ne s'appliquent pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial, sauf si cet État en décide autrement.

4 RESPONSABILITÉS DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

4.1 Les propriétaires de navires devraient prendre les dispositions voulues pour mettre en place un système de garantie financière qui satisfasse aux dispositions des présentes Directives.

4.2 Les propriétaires de navires devraient afficher à bord les coordonnées des personnes ou de l'entité responsables du traitement des créances visées par les présentes Directives.

5 ÉTENDUE DES SYSTÈMES DE GARANTIE FINANCIÈRE

5.1 Le système de garantie financière devrait couvrir :

- .1 les frais de rapatriement du marin, qui doivent être pris en charge sans frais pour le marin;
- .2 les frais de subsistance des gens de mer depuis le moment de l'abandon jusqu'au moment de l'arrivée au lieu de rapatriement;
- .3 le paiement aux gens de mer de toutes les rémunérations dues et de leurs droits contractuels; et
- .4 le paiement aux gens de mer des autres frais qu'ils ont encourus pendant la période de l'abandon du fait de cet abandon.

5.2 Au cas où le propriétaire du navire manquerait à ses responsabilités, le système de garantie financière devrait pourvoir au rapatriement du marin par des moyens appropriés et rapides, normalement par voie aérienne, et prendre notamment à charge les frais afférents à la nourriture et au logement du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement, le traitement médical, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais raisonnables.

5.3 La subsistance des gens de mer pendant qu'ils sont abandonnés devrait comprendre : une nourriture, des vêtements, un logement et des soins médicaux appropriés et autres produits de première nécessité.

5.4 Le paiement aux gens de mer de toute rémunération due devrait comprendre le paiement des salaires et autres droits cumulés, tels qu'établis dans le contrat de travail et/ou en vertu de la législation nationale.

5.5 Au cas où le marin encourrait tous autres frais raisonnables pendant la période de l'abandon, il devrait avoir droit au recouvrement de ces frais auprès du système de garantie financière.

6 FORME DU SYSTÈME DE GARANTIE FINANCIÈRE

6.1 Le système de garantie financière peut se présenter sous la forme, notamment, de systèmes de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou autres formes de garantie financière.

6.2 Le système de garantie financière, outre les dispositions du paragraphe 5.1, devrait prévoir ce qui suit :

- .1 un droit d'accès direct, par le marin, au système de garantie financière;
- .2 une couverture suffisante pour ce qui est des éléments de l'abandon énoncés dans les présentes Directives; et
- .3 l'application du système de garantie financière à tous les gens de mer quelle que soit leur nationalité.

7 CERTIFICATS

7.1 Les propriétaires de navires devraient veiller à ce que leurs navires de mer effectuant des voyages internationaux aient à bord un certificat attestant l'existence d'un système de sécurité financière en cas d'abandon des gens de mer. Ce certificat devrait être affiché à un endroit bien visible dans les locaux d'habitation des gens de mer.

7.2 Lorsque plus d'un certificat est exigé pour couvrir tous les gens de mer à bord d'un navire, tous ces certificats devraient être affichés.

7.3 Le certificat devrait au moins comporter :

- .1 le nom du navire;
- .2 le port d'immatriculation du navire;
- .3 l'indicatif d'appel du navire;
- .4 le numéro OMI du navire;
- .5 le nom du prestataire de la garantie financière;
- .6 le siège du prestataire de la garantie financière;
- .7 le nom du propriétaire du navire;
- .8 la période de validité de la garantie financière; et
- .9 une déclaration attestant que la garantie financière satisfait aux normes recommandées telles qu'énoncées dans les présentes Directives.

7.4 Un exemplaire du certificat devrait être fourni, si besoin est, aux services d'immigration afin de les informer que les gens de mer sont protégés par un système de garantie financière couvrant leur subsistance, leur rapatriement et le paiement de la rémunération due.

ilo.org

Organisation internationale du Travail
4 route des Morillons
CH-1211 Genève 22
Suisse