Organisation internationale du Travail Organisation maritime internationale

Rapport final

Rapport du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer

Genève, 4-7 février 2008

BIT OMI

Ouverture de la session

1. Le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (dénommé ci-après groupe de travail mixte) a tenu sa septième session au siège de l'Organisation internationale du Travail à Genève, en Suisse, du 4 au 7 février 2008. M. Jean-Marc Schindler (gouvernement français) a présidé la réunion. La porte-parole des armateurs était M^me^ Edith Midelfart (Norvège); les gens de mer étaient représentés par M. Brian Orrell (Royaume-Uni). La liste des participants est reproduite dans l'annexe I au présent document.

2. M^me^ Johanna Walgrave, directrice par intérim du Département du dialogue social du BIT, a souhaité la bienvenue aux participants au nom du Directeur général du BIT. Elle a rappelé que le groupe de travail mixte a tenu sa sixième session en septembre 2005, il y a plus de deux ans. Quelques mois plus tard, en février 2006, la 94^e^ session (maritime) de la Conférence internationale du Travail a adopté la convention du travail maritime, 2006. La Conférence a également adopté une résolution (voir IMO/ILO/WGLCCS/7/2/1, annexe 1) par laquelle elle a notamment constaté que le régime juridique international applicable à la question du travail décent des gens de mer était lacunaire. Par cette résolution, la Conférence a en particulier estimé que le texte de la convention ne répondait pas pleinement à de nombreuses questions couvertes par les dispositions des Directives concernant les responsabilités des armateurs à l'égard des créances en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer et des Directives concernant la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, adoptées par l'Assemblée de l'OMI et par le Conseil d'administration du BIT en tant qu'annexes aux résolutions A.930(22) et A.931(22) de l'Assemblée générale de l'OMI (voir IMO/ILO/WGLCCS/7/2/1, annexes 2 et 3). La Conférence a par conséquent estimé que le groupe de travail mixte devrait poursuivre sa tâche et, à cette fin, a recommandé aux deux organisations précitées de prier le groupe de travail mixte d'élaborer une norme assortie de directives qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime, 2006, ou dans un autre instrument en vigueur.

3. M^me^ Walgrave a spécialement remercié M. Schindler d'avoir accepté de présider une nouvelle fois le groupe de travail mixte. Notant qu'il était proche de la retraite, elle l'a également remercié non seulement pour l'ensemble de son action en qualité de président du groupe de travail mixte, mais aussi de Président de la 94^e^ session (maritime) de la Conférence internationale du Travail de 2006 et des réunions préparatoires à cette Conférence.

4. Souhaitant la bienvenue aux participants au nom du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), du D^r^ Rosalie P. Balkin, directrice de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OMI et de M. Gaetano Librando, juriste principal au Service juridique de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OMI, M^me^ Walgrave a remercié le Bureau international du Travail (BIT) d'accueillir la présente session pendant les travaux de rénovation du siège de l'OMI.

5. Le représentant de l'OMI a souligné que les objectifs de celle-ci pour la présente décennie sont axés sur l'être humain et souligné à cet égard que la situation complexe des gens de mer, détenus à terre à la suite d'un accident mettant en cause le navire à bord duquel ils travaillent, était inscrite à l'ordre du jour du Comité juridique de l'OMI. Il a rappelé que, en 2006, l'OMI et l'OIT ont adopté des «Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime» qui ont pris effet le 1^er^ juillet de la même année, et que le Comité juridique était convenu, à sa 93^e^ session (22-26 octobre 2007), de convoquer une nouvelle réunion du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement

équitable des gens de mer en cas d'accident maritime afin d'assurer le suivi de l'application des directives. A cette fin, le secrétariat mixte procède à la compilation de données sur des cas de violation des droits des gens de mer (circulaire n° 2825 du 7 novembre 2007).

6. Le représentant de l'OMI a rappelé l'origine, la composition et le mandat du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, ainsi que les principaux succès réalisés par cet organe sous la direction efficace du Français M. Jean-Marc Schindler, à savoir: tout particulièrement l'élaboration de deux importantes résolutions et des directives y relatives, l'une sur la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et l'autre sur les responsabilités des armateurs à l'égard des créances en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer, et la création d'une base de données sur l'abandon des gens de mer, conçue et administrée par l'OIT en coopération avec l'OMI.

7. Le représentant de l'OMI a noté qu'en vertu de son mandat révisé le groupe de travail mixte était désormais chargé: de continuer à assurer le suivi de l'application des résolutions A.930(22) et A.931(22) et des directives y afférentes; d'examiner les dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006, à la lumière des dispositions desdites résolutions et directives afin d'identifier d'éventuelles lacunes; d'entreprendre l'élaboration d'une norme assortie de directives qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime, 2006, ou dans un autre instrument en vigueur; de soumettre les recommandations appropriées au Comité juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT.

8. Dans ce cadre, le représentant de l'OMI a rappelé qu'à sa 93e session le Comité juridique de l'OMI, bien qu'étant convenu que le groupe de travail mixte devrait se concentrer sur des solutions concrètes et viables à long terme, avait toutefois préconisé une prudence particulière eu égard à l'adoption d'instruments contraignants visant à proposer des solutions à terme. Le comité avait également exprimé sa préoccupation à l'égard de la lenteur dont certains Etats faisaient preuve pour traiter les cas d'abandon impliquant des navires battant leur pavillon et du fardeau qui en résultait pour les Etats du port pour leur porter secours. Sur ce point, on avait suggéré l'adoption de mécanismes juridiques efficaces pour veiller à ce que les armateurs soient tenus responsables du paiement des frais engagés.

9. En conclusion, le représentant de l'OMI a déclaré que l'OMI avait toujours été consciente du rôle central des marins dans le monde maritime et de leur inestimable contribution à la fluidité des échanges maritimes internationaux et à l'économie mondiale. Comme l'a déclaré le Secrétaire général de l'OMI: «les gens de mer et leurs familles méritent de disposer d'un cadre de soutien approprié pour leur venir en aide lorsque les choses tournent mal. Au-delà de cette nécessité, il importe également de garantir ce type d'aide et de protection aux gens de mer pour donner une bonne image de la vie maritime.»

10. Mme Cleopatra Doumbia-Henry, directrice du Département des normes internationales du BIT, s'est réjouie d'accueillir le groupe de travail mixte et a rappelé aux participants qu'ils devaient utiliser au mieux le temps qui leur était imparti.

11. Le président du groupe de travail mixte, M. Jean-Marc Schindler (gouvernement français), a souhaité la bienvenue aux participants et déclaré la réunion officiellement ouverte. L'ordre du jour provisoire, reproduit à l'annexe II, a été adopté.

Abandon des gens de mer

12. Avant de prononcer une déclaration liminaire au nom de son groupe, la secrétaire du groupe des armateurs a demandé que le rapport rendant compte de la réunion mentionne l'opposition de la Fédération internationale des armateurs et de l'Organisation internationale des employeurs à la présence de journalistes dans la salle, comme cela a été indiqué au secrétariat avant la réunion.

13. Dans sa déclaration liminaire, la porte-parole des armateurs a réaffirmé, se fondant sur un document soumis par son groupe (IMO/ILO/WGLCCS/7/2/3), que la question de l'abandon n'était pas encore un problème répandu. Les cas d'abandon signalés jusqu'à ce jour ne concernaient que 0,05 pour cent de l'ensemble de la flotte mondiale de navires marchands et de pêche. La moitié de ces cas avaient été réglés, confirmant ainsi que seuls 0,02 pour cent de tous les navires posaient problème. Evoquant le cas du Meugang 1, un cas réglé mais que la Fédération internationale des ouvriers des transports (ITF) n'avait pas enregistré comme tel, la porte-parole des armateurs s'est dite préoccupée par les cas figurant dans la base de données. Elle s'est félicitée que les secrétariats de l'OIT et de l'OMI aient dûment tenu compte de ces préoccupations et rectifié les données figurant dans celle-ci.

14. La porte-parole des armateurs a déclaré que les armateurs ne considéraient pas urgente l'adoption d'un instrument contraignant. Cependant, si l'adoption d'un tel instrument était jugée nécessaire, la question devrait être confiée à l'OIT en raison de la nature sociale de la question en jeu. Elle a également indiqué que les armateurs souhaitaient que l'Union internationale des assureurs maritimes (IUMI) soit consultée afin de déterminer dans quelle mesure une assurance contre l'abandon était réaliste. Enfin, son groupe souhaitait soumettre au groupe de travail mixte un document (voir annexe III) contenant certains amendements à la convention du travail maritime, 2006, proposés par les armateurs à la 94e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail en 2006. La porte-parole des armateurs a également évoqué la convention (no 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992.

15. Après avoir remercié le président, le porte-parole des gens de mer a rappelé qu'il s'était écoulé un certain temps depuis la précédente réunion du groupe de travail mixte, en septembre 2005. Il a estimé qu'un tel laps de temps était troublant, eu égard au fait que l'OMI et l'OIT étaient convenues qu'en raison du caractère mondial de l'industrie maritime les gens de mer devaient bénéficier d'une protection spéciale. Le porte-parole des gens de mer a donné lecture de la résolution adoptée lors de la session maritime de la Conférence internationale du Travail de 2006 et souligné qu'elle avait été présentée conjointement par les armateurs et les gens de mer et que le vice-président du groupe gouvernemental l'avait appuyée. Pour le groupe des gens de mer, le mot «norme», utilisé dans la résolution, renvoyait à la notion d'instrument contraignant. Le groupe des gens de mer considérait que la proposition des Etats-Unis allait dans le bon sens et que le document élaboré par le secrétariat de l'OMI sur les régimes de responsabilité et d'indemnisation existants avait été fort utile.

16. Le porte-parole des gens de mer a noté que le transport maritime avait connu une période d'expansion mais que celle-ci risquait de prendre fin, ouvrant ainsi la voie à de nombreux autres abandons de gens de mer. En outre, l'abandon portait atteinte à l'image du transport maritime et alimentait les problèmes de recrutement. C'est pourquoi il était essentiel que d'importants progrès soient accomplis dans la recherche de solutions contraignantes viables.

17. Le représentant du gouvernement philippin a également espéré que les débats seraient productifs et souligné l'importance que son gouvernement accorde à cette question, comme en témoigne le nombre de personnes participant à sa délégation.

18. Le représentant du gouvernement français a insisté sur l'importance de l'assistance humanitaire en cas d'abandon. Il est revenu sur les progrès qui avaient été accomplis l'année précédente, notamment l'adoption de la convention du travail maritime consolidée de 2006. Il a indiqué que la France avait élaboré un mécanisme permettant de traiter les cas d'abandon et qu'elle soumettrait un document à la réunion afin d'en expliquer le fonctionnement. Le représentant a estimé qu'aucun Etat Membre ne pouvait régler à lui seul le problème de l'abandon des gens de mer, car celui-ci poserait toujours des problèmes internationaux devant être traités dans le cadre d'un instrument international contraignant.

19. Le représentant du gouvernement chypriote a souligné que, même si les cas d'abandon étaient rares, les gens de mer devaient être protégés. Il a évoqué le Fonds chypriote d'indemnisation des gens de mer victimes d'abandon qui avait notamment permis de régler en partie ce problème. Ce mécanisme n'apportait toutefois aucune réponse au problème de la rémunération restant due. La question de la rémunération restant due en cas d'abandon restait par conséquent la plus problématique. Le représentant du gouvernement chypriote a estimé qu'un système demandant aux gouvernements de payer les salaires restant dus risquait de nuire aux procédures judiciaires engagées pour non-paiement de rémunérations. Cela risquait également d'amener les gouvernements à subventionner certains propriétaires peu scrupuleux qui abandonnent intentionnellement leurs navires pour ne pas avoir à payer les salaires. Quoi qu'il en soit, la question de l'abandon revêt une dimension morale dont il doit être tenu compte.

20. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis s'est dit convaincu que le groupe de travail mixte devait poursuivre ses travaux afin de protéger les travailleurs maritimes qui sont particulièrement vulnérables. Il a déclaré que le moment était venu de s'attaquer sérieusement à l'élaboration d'un instrument contraignant sur la garantie financière des gens de mer victimes d'abandon. Ce n'était pas le nombre de cas signalés qui justifiait cet impératif mais la gravité des conséquences humaines pour cette catégorie désavantagée de gens de mer, souvent livrés à eux-mêmes dans des pays étrangers et qui ne disposent d'aucun moyen pour subvenir à leurs besoins ou à ceux des personnes dont ils ont la charge.

21. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a observé qu'en règle générale les Etats du port ne disposaient pas des moyens nécessaires pour prendre en charge les gens de mer abandonnés par leurs employeurs, tâche qui incombait aux organisations caritatives, alors que les coupables prenaient tout simplement la fuite. Le représentant a conclu en exprimant l'espoir que le groupe de travail mixte parviendra à des résultats utiles pour les gens de mer qui combleront les lacunes du système de protection juridique.

22. Le représentant du gouvernement grec a estimé qu'une procédure d'indemnisation en cas de lésions et d'abandon était nécessaire ainsi qu'un mécanisme de protection juridique des gens de mer abandonnés.

23. La porte-parole des armateurs a déclaré comprendre l'argument en faveur d'un instrument contraignant mais estimé que l'expérience a montré que de tels instruments risquaient d'être ignorés par certains Etats du pavillon. On pouvait par conséquent douter de l'utilité d'un instrument contraignant. Tout en comprenant les préoccupations exprimées par le représentant de Chypre, la porte-parole des armateurs a estimé en outre que certaines propositions avancées pourraient amener des armateurs responsables à subventionner ceux qui abandonnent des marins. Il convenait donc de se concentrer sur la convention du travail maritime, 2006, et les réponses apportées par ce texte au problème de l'abandon.

24. Le porte-parole des gens de mer a évoqué le problème de l'exécution. Il a relevé que, si la convention du travail maritime, 2006, visait à être contraignante, elle n'était pas encore entrée en vigueur. Quant au coût possible de l'assurance, il a noté que, si le risque pour un marin d'être abandonné par un armateur était faible, le montant de toute prime d'assurance destinée à couvrir ce risque le serait également. Les gens de mer apprécient certaines caractéristiques des systèmes de garantie financière exposées par le secrétariat de l'OMI dans le document IMO/ILO/WGLCCS/7/2/5 et estiment qu'il convient par conséquent de se concentrer sur un instrument contraignant qui soit acceptable et traite à la fois du décès et des lésions et des questions relatives à l'abandon. La solution retenue ne devrait toutefois entraver en aucun cas la bonne marche du processus de ratification de la convention du travail maritime, 2006.

25. La porte-parole des armateurs a souligné que l'inclusion dans la convention du travail maritime, 2006, de dispositions relatives à l'aide financière ne ferait que compliquer davantage le processus de ratification de cet instrument. Elle a affirmé que, depuis 2002, la plupart des pays n'ont pas appliqué les Directives conjointes OIT/OMI parce que celles-ci étaient trop complexes pour servir de base à un système de garantie financière pour les gens de mer. La porte-parole des armateurs a déclaré que, dans la pratique, l'obtention d'une couverture d'assurance risquait de ne pas être possible.

26. La secrétaire du groupe des armateurs a de nouveau insisté sur la nécessité pour les secrétariats de l'OIT et de l'OMI de consulter l'Union internationale d'assurance maritime (IUMI) afin de déterminer s'il était effectivement possible de mettre en place un système d'assurance contre l'abandon. Elle attendait avec impatience d'entendre les vues du représentant du Groupe international des Clubs P&I sur la question, lequel participe à la réunion en tant qu'observateur.

27. Répondant à la demande de renseignements antérieure des armateurs, M. Librando (OMI) a indiqué que le secrétariat de l'OMI s'est entretenu de cette question avec l'IUMI. A priori, l'IUMI considère que, si l'instrument prévoyant le droit à indemnisation n'était pas contraignant, le marché ne serait pas suffisamment intéressant pour les assureurs. Autrement dit, faute d'instrument contraignant, la solution de l'assurance ne serait pas réaliste.

28. Le président a souligné qu'il faudrait rendre cette assurance obligatoire pour créer un marché suffisant pour les assureurs.

29. Le porte-parole des gens de mer a estimé qu'il existait de nombreux moyens de fournir une garantie financière en cas d'abandon. Un fonds pourrait, par exemple, être créé, et il faudrait examiner la norme A2.5 pour savoir si elle constitue une solution adéquate. Les gens de mer n'étaient pas de cet avis et c'est la raison pour laquelle la résolution de la Conférence internationale du Travail a été adoptée. Les gens de mer ont par la suite fondé toutes leurs présentations sur la résolution OMI/OIT et les directives y afférentes.

30. La porte-parole des armateurs a souligné que son groupe a exprimé la préoccupation que lui inspirait la question de l'abandon avant l'adoption de la convention du travail maritime, 2006, et qu'il avait de ce fait initialement présenté des amendements au projet de convention du travail maritime pour résoudre cette question. Elle a attiré l'attention des participants sur ces amendements qui, s'ils étaient adoptés, suffiraient à régler le problème.

31. Le représentant du gouvernement chypriote a approuvé l'avis selon lequel il existe plusieurs formes possibles de garantie financière, lesquelles ne se limitent pas à celles qui sont utilisées par les Clubs P&I. Il a une nouvelle fois souligné que, si l'obligation de payer les salaires ou d'accorder une indemnisation aux gens de mer abandonnés incombait aux gouvernements, il en résulterait une hausse du nombre des cas d'abandon car certains armateurs tireraient parti de cet Etat de fait.

32. Le représentant du gouvernement philippin a insisté sur le fait que le faible nombre de cas d'abandon ne signifiait pas que la question n'était pas importante. Il s'est dit favorable à l'adoption d'un instrument contraignant distinct.

33. Le représentant du gouvernement norvégien s'est dit opposé à l'adoption d'un instrument distinct et souhaite que la solution à ce problème soit trouvée dans les dispositions de la convention du travail maritime, 2006. Une partie du problème consiste à déterminer à partir de quand une situation devient un cas d'abandon. L'abandon est un cas particulier de rapatriement. Il faudrait éviter les chevauchements entre les instruments.

34. Le président a insisté sur la nécessité pour le groupe de travail mixte d'aller de l'avant. Le cadre du groupe de travail mixte OIT/OMI a changé avec l'adoption de la convention du travail maritime, 2006. Par conséquent, l'objectif principal est d'œuvrer en faveur de la ratification et de l'application de la convention du travail maritime, 2006, le plus rapidement possible. C'est seulement ensuite qu'il appartiendra au groupe de travail de se prononcer sur la question de savoir si de nouvelles dispositions constitueront des amendements à la convention du travail maritime, 2006, ou feront l'objet d'un instrument distinct.

35. La porte-parole des armateurs a rappelé que la résolution pertinente de la Conférence prévoit qu'une nouvelle norme peut être soit incluse dans la convention du travail maritime, 2006, soit incorporée à un autre instrument en vigueur. L'élaboration d'un nouvel instrument est donc exclue.

36. La secrétaire du groupe des armateurs a relevé que l'industrie de la pêche n'est pas couverte par la convention du travail maritime, 2006, et qu'il faudrait donc traiter séparément la question des pêcheurs si l'abandon des gens de mer faisait l'objet d'un amendement à la convention du travail maritime, 2006.

37. Répondant à cette observation, le porte-parole des gens de mer a déclaré qu'il était prématuré de se prononcer sur l'instrument à utiliser. Les directives sur l'abandon élaborées par le groupe de travail portaient aussi bien sur l'industrie de la pêche que sur les gens de mer.

38. Répondant à une demande de précision du porte-parole des armateurs, un représentant du Bureau a souligné que la résolution concernant la prorogation du mandat du groupe de travail mixte OIT/OMI a été adoptée dans le cadre des travaux de la Conférence internationale du Travail sur la convention du travail maritime, 2006. La phrase «une norme assortie de directives qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime ou dans un autre instrument en vigueur» était donc claire. Il a estimé qu'il convient en premier lieu d'élaborer un texte contraignant assorti de directives; la décision quant à la finalité de ces textes ne devrait être prise que dans un second temps.

39. Le représentant de l'OMI a souscrit à cette argumentation et insisté sur la nécessité d'améliorer l'application des directives en contactant les Etats du pavillon et les Etats du port. A cette fin, il conviendrait de rappeler aux gouvernements qu'ils devraient établir des points focaux nationaux spécialisés sur l'abandon des gens de mer et d'en informer l'OMI et l'OIT.

40. Le porte-parole des gens de mer a rappelé que la résolution contenant les directives a été adoptée après plusieurs réunions du groupe de travail et qu'elle a modifié le mandat du groupe de travail. Il a réaffirmé la volonté de son groupe d'aboutir à un résultat positif et estimé que l'objectif de la présente réunion devrait être en premier lieu de parvenir à un accord sur une norme et les directives y relatives, conformément à la résolution et au mandat révisé du groupe de travail. Ce n'est que dans un second temps que leur finalité devrait être décidée.

41. La porte-parole des armateurs a présenté la proposition de son groupe pour amender les dispositions de la convention du travail maritime, 2006, relatives à l'abandon, compte tenu des amendements retirés par son groupe à la demande du Président pour faciliter les travaux de la Conférence internationale du Travail de février 2006, celui-ci ayant cependant clairement indiqué qu'ils pourraient être réexaminés à une date ultérieure.

Examen de la garantie financière en cas d'abandon

42. Le porte-parole des gens de mer a retracé l'historique des directives, depuis le début des discussions y relatives en 1998 jusqu'à leur adoption en 2001. Il a estimé que l'adoption en 2006 de la convention du travail maritime n'avait pas permis de régler ces questions brûlantes, car cet instrument ne traitait pas d'un grand nombre des dispositions contenues dans les directives et ne contenait aucune définition de l'abandon. Les gens de mer estiment que les dispositions de la convention du travail maritime, 2006, sont insuffisantes et ne tiennent pas à ce que le travail accompli par le groupe de travail mixte pendant toutes ces années soit réduit à néant. Dressant la liste de plusieurs dispositions des directives qui ne figurent pas dans la convention du travail maritime, 2006, le porte-parole des gens de mer a insisté tout particulièrement sur la nécessité d'avoir un accès direct aux garanties financières au nom des gens de mer abandonnés.

43. Afin que la question de l'abandon soit traitée, la porte-parole des armateurs a présenté deux des amendements relatifs à la norme A2.5 et au principe directeur B2.5. Ces textes pourraient servir de base à une modification de la convention du travail maritime, 2006, en ce sens.

44. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a approuvé les arguments exposés par les gens de mer concernant les différences entre la convention du travail maritime, 2006, et les directives. Il a déclaré que la convention du travail maritime, 2006, ne traitait pas de l'indemnisation ni de divers autres frais et que sa délégation était par conséquent favorable à l'adoption d'un instrument contraignant pour que l'ensemble des droits et avantages des gens de mer soient garantis après l'abandon.

45. La porte-parole des armateurs, tout en se disant opposée à l'adoption d'un instrument contraignant séparé, a déclaré que la plupart des questions soulevées par l'abandon, c'est-à-dire les salaires, le rapatriement et les soins de santé, étaient abordées au titre 2 de la convention et, notamment, à l'alinéa 5 de la norme A2.5.

46. Le président a demandé au groupe de travail d'examiner les directives et la convention du travail maritime, 2006, afin de déterminer les dispositions lacunaires du point de vue de l'abandon. Dans un souci de cohérence, les discussions pourraient ensuite porter sur les moyens de combler les manquements de la convention.

47. Le porte-parole des gens de mer a indiqué que les dispositions du titre 2 de la convention du travail maritime, 2006, portent sur la responsabilité de l'armateur. Or, en cas d'abandon de navires, celui-ci n'est plus présent. Par conséquent, les gens de mer qui y étaient embarqués n'avaient plus d'employeur ou de responsable susceptible d'être tenu pour responsable d'une quelconque forme de réparation. Par conséquent, il fallait d'urgence rendre opérationnelles les mesures de garantie financière en cas d'abandon.

48. Le représentant du gouvernement britannique a souscrit au point de vue des gens de mer selon lequel le terme «abandon» n'était pas correctement défini par la convention du travail maritime, 2006.

49. La porte-parole des armateurs a proposé de conserver la définition de l'abandon telle qu'énoncée dans les directives, contrairement à la proposition du représentant des Etats-Unis.

50. Le représentant des Etats-Unis a souligné que la définition de l'abandon énoncée dans les directives n'était pas suffisamment précise pour figurer dans un instrument contraignant.

51. Le président a jugé nécessaire de définir le terme «abandon» de façon appropriée. Il a demandé au groupe de travail de recenser les éléments qui ne figuraient pas dans la convention du travail maritime, 2006, et devraient être inclus dans des dispositions contraignantes.

52. Le porte-parole des gens de mer a énuméré les lacunes de la convention du travail maritime, 2006, en passant en revue les directives, démontrant que la plupart des éléments contenus dans ces directives ne figuraient pas dans les parties contraignantes de la convention. Il s'est également référé au document IMO/ILO/WGLCCS/7/2/5, relatif à la garantie financière, et a prié le représentant de l'OMI d'expliquer comment l'OMI a rendu «opérationnelle» la couverture de la responsabilité par le biais de la garantie financière.

53. La porte-parole des armateurs a fait remarquer qu'une chose était de mettre au jour des lacunes, mais que la question de savoir si elles doivent être comblées en était une autre.

54. Faisant suite à la demande du porte-parole des gens de mer, le représentant de l'OMI a déclaré qu'il n'était pas en mesure dans l'immédiat de donner des renseignements appropriés sur l'ensemble des mesures de garantie financière. Il a ajouté que cet aspect de la question était en partie couvert par les Clubs P&I et qu'il pourrait présenter un exposé sur la question ultérieurement. Un document sur ce sujet (IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1, voir annexe IV) a été ultérieurement soumis par le secrétariat de l'OMI.

55. Pour ce qui est des questions de l'abandon et de la garantie financière, le président a encouragé le groupe de travail à recenser les dispositions des directives qui ne figurent pas dans la convention du travail maritime, 2006. A cette fin, il a suggéré au Bureau d'élaborer une liste comparative des «différences» entre les directives et la convention (voir annexe V).

56. Le représentant du gouvernement français a présenté des informations sur le mécanisme national adopté par son pays pour traiter les cas d'abandon.

Examen de la garantie financière à l'égard des lésions corporelles et du décès des gens de mer

57. La porte-parole des armateurs a présenté un amendement qui avait été retiré avec réticence lors de la Conférence internationale du Travail, une fois de plus à la demande du Président. Cet amendement proposait d'incorporer dans le principe directeur B4.2 du Code de la convention du travail maritime, 2006, un certain nombre de dispositions non contraignantes sur la fourniture d'une garantie financière aux gens de mer en cas de lésions ou de décès liés au travail (voir annexe III).

58. Le porte-parole des gens de mer – précisant que l'amendement en question visait la partie non contraignante de la convention du travail maritime, 2006 – a souhaité savoir si les derniers amendements proposés par le groupe des armateurs étaient de nature contraignante.

59. La porte-parole des armateurs a expliqué que les gouvernements devront étudier la réponse à apporter à cette question. Cela étant, le groupe des armateurs était d'avis que cette question était adéquatement traitée par les directives.

60. Le porte-parole des gens de mer a cité une proposition de la Fédération internationale des ouvriers des transports (ITF) figurant à l'annexe II au document IMO/ILO/WGLCCS/7/2/2, recommandant l'élaboration d'une norme pour répondre au besoin de garantie financière en cas de lésions ou de décès liés au travail. Il a insisté sur les principaux points de la norme proposée.

61. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis, tout en rappelant que le document soumis par sa délégation ne concerne que «l'abandon», était convenu avec le groupe des gens de mer de l'existence de lacunes entre les directives et la convention du travail maritime, 2006. Il s'est dit disposé à examiner un instrument traitant de manière détaillée des garanties financières en cas de lésions et de décès liés au travail.

Base de données sur les cas d'abandon

62. Le président a abordé la question de la base de données regroupant les cas d'abandon et présenté le document figurant sous la cote IMO/ILO/WGLCCS/7/2/3 qui traite de cette question.

63. Le porte-parole des gens de mer a présenté le document IMO/ILO/WGLCCS/7/2/3 en soulignant: i) qu'à ce jour 50 cas d'abandon ont été recensés dans la base de données, dont 25 auraient été réglés; ii) que, dans ces cas, il n'a pas été prouvé que l'équipage avait effectivement été rapatrié et s'était vu verser l'ensemble des créances dues; iii) que, afin d'éviter une interprétation erronée des informations contenues dans la base de données, il conviendrait de créer une troisième catégorie comprenant les cas qui, sans pour autant être réglés, n'étaient plus actifs (cas «inactifs» ou «dormants»).

64. La porte-parole des armateurs a jugé cette proposition intéressante et indiqué que son groupe était favorable à l'inclusion d'une troisième catégorie dans la base de données.

65. Cette proposition a également été appuyée par les représentants des Etats-Unis et du Royaume-Uni. Le représentant du Royaume-Uni a en outre souhaité savoir s'il était possible de recenser les navires assurés par un membre du Groupe international des Clubs P&I.

66. L'observateur du Groupe international des Clubs P&I a répondu en citant le document soumis par son groupe figurant sous la cote IMO/ILO/WGLCCS/7/2/7. Il a indiqué qu'en règle générale les clubs membres du Groupe international des Clubs P&I ne couvraient pas le rapatriement en cas d'insolvabilité, qui était l'une des causes d'abandon les plus fréquentes. Normalement, la couverture par les Clubs P&I cessait en cas d'insolvabilité. Il était donc possible que le rapatriement ne soit pas couvert en cas d'abandon.

67. Le président a cru comprendre qu'une troisième catégorie, regroupant les cas qui sans être réglés n'étaient plus actifs, pourrait être incluse dans la base de données. Il a ensuite été décidé que l'organisation ayant initialement signalé un cas d'abandon serait consultée avant que celui-ci ne soit considéré comme «dormant».

68. Le porte-parole des gens de mer a relevé que, sur les 50 cas d'abandon signalés depuis 2004, 47 l'ont été par l'IFT et les autres par des pays européens. Il existait certainement d'autres cas, en particulier dans les endroits où l'IFT ne bénéficie pas d'inspecteurs ni de contacts. La base de données était utile mais ne pouvait pas être considérée comme

complète. Le porte-parole des gens de mer a souligné à quel point il était important d'améliorer la communication avec les gouvernements, en particulier en identifiant la personne et le service à contacter au niveau de chaque Etat.

69. La porte-parole des armateurs a exprimé des doutes sur ce point. Elle a proposé, au nom de son groupe, qu'une lettre ou circulaire soit conjointement adressée par l'OMI et l'OIT aux Etats afin d'attirer leur attention sur la base de données et de les encourager à signaler les cas d'abandon. Un suivi rapide de ces cas devrait en outre être exercé afin de s'assurer de la fiabilité et de la validité des données contenues dans la base.

70. Un représentant du Bureau a attiré l'attention du groupe de travail mixte sur le paragraphe 10 du document IMO/ILO/WGLCCS/7/2/1, tel que soumis par le secrétariat conjoint OIT/OMI, et indiqué que le Bureau avait reçu des informations sur quelques cas d'abandon non signalés qui ne pouvaient être inclus dans la base de données, faute de renseignements adéquats. Il a indiqué que, conformément au paragraphe 10 de ce document, le groupe de travail mixte a été prié d'envisager les moyens concrets d'améliorer le signalement des cas d'abandon afin de fournir à l'industrie un tableau actualisé et précis des cas d'abandon. Il a également rappelé que le représentant du BIT a proposé que les Etats identifient précisément les points focaux chargés au niveau national des cas d'abandon.

71. Une représentante du Bureau a estimé qu'une approche volontariste était nécessaire et qu'une lettre risquait de ne pas suffire pour encourager les Etats. Les points de contact nationaux devaient être identifiés si l'on voulait parvenir à un résultat constructif. La représentante a encouragé le groupe de travail mixte à rechercher des moyens innovants pour inciter les gouvernements à transmettre des renseignements en vue de leur inclusion dans la base de données.

72. Les porte-parole des armateurs et des gens de mer sont convenus de la nécessité d'une telle approche. Ils ont proposé plusieurs autres moyens permettant d'encourager les gouvernements à signaler les cas d'abandon, évoquant notamment la possibilité de saisir le Conseil d'administration du BIT ou de demander aux coordonnateurs régionaux du groupe gouvernemental d'attirer l'attention des gouvernements sur ce problème.

73. Les porte-parole des gens de mer et des armateurs ont souligné que tous les gouvernements et toutes les organisations du secteur maritime devraient être pleinement impliqués et encouragés à communiquer les renseignements pertinents.

74. Le représentant de l'OMI a estimé que le secrétariat pourrait demander aux gouvernements d'identifier leurs points de contact afin de faciliter la gestion des cas d'abandon. Il a souligné à cet égard l'importance de la participation des Etats du port et des Etats du pavillon et de la mise en place d'une coopération entre eux.

Comparaison entre la convention du travail maritime, 2006, et les Directives conjointes OIT/OMI sur l'abandon

75. Le président a ouvert le débat sur ce point en attirant l'attention des participants sur un document dressant la liste des différences entre la convention du travail maritime, 2006, et les Directives conjointes OIT/OMI sur l'abandon (voir annexe V). Il a proposé d'examiner ce document afin d'identifier les points appelant un examen plus approfondi.

Définitions

76. Le président a souligné qu'à en croire ce document même si les directives contiennent une définition de l'abandon, celle-ci n'avait pas à proprement parler d'équivalent dans la convention du travail maritime, 2006. Il était par conséquent nécessaire que la convention contienne une définition de l'abandon.

77. La secrétaire du groupe des armateurs a expliqué, en premier lieu, que son groupe avait cru comprendre qu'à ce stade le groupe de travail mixte passerait en revue les différences entre la convention du travail maritime, 2006, et les directives de l'OIT/OMI. Les armateurs ne comptaient pas se prononcer à ce stade sur le fait de savoir si de nouvelles dispositions devaient ou non être contraignantes, ni sur le fait de savoir où il conviendrait de faire figurer le texte éventuellement adopté.

78. Par voie de conséquence, la porte-parole des armateurs a douté qu'il soit nécessaire d'inclure une définition de l'abandon dans la convention du travail maritime, 2006, en raison de la complexité extrême de la tâche. Elle a estimé qu'une définition n'était peut-être pas nécessaire et qu'une explication pourrait suffire. Notant également que les gouvernements étaient restés quasiment muets sur ces questions, elle les a encouragés à participer au débat.

79. Le porte-parole des gens de mer a rappelé que la protection des marins prévue par la convention du travail maritime, 2006, se fondait sur le postulat selon lequel il y avait toujours un employeur. Or, en cas d'abandon, l'employeur avait disparu. Il a souligné que, pour le groupe des gens de mer, le terme «lacune» désignait l'absence de disposition contraignante dans la convention du travail maritime, 2006. Il a approuvé la définition de l'abandon figurant dans le document soumis par les Etats-Unis. S'agissant de l'accord sur les formes de garantie financière en cas d'abandon, il a estimé que celles-ci devraient sans nul doute être incorporées dans une partie contraignante de la convention du travail maritime, 2006.

80. Le représentant du gouvernement norvégien a souligné que la définition de l'abandon devrait figurer dans le document si l'objectif était de parvenir à un accord sur les amendements. Il a appuyé le libellé des Etats-Unis et noté, par ailleurs, que la définition de «l'armateur», énoncée dans les Directives conjointes OIT/OMI, différait de celle contenue dans la convention du travail maritime, 2006. Il était important d'identifier les conséquences induites par ces différences de définitions. Le représentant du gouvernement danois a souscrit à ce point de vue.

81. Le représentant du gouvernement chypriote a estimé que la définition de l'abandon devrait être très claire.

82. Le président, doutant qu'une définition appropriée puisse être arrêtée à ce stade, a décidé de reporter à une date ultérieure le débat sur la définition de l'abandon.

83. Le porte-parole des gens de mer a déclaré que les différences de définitions de «l'armateur» étaient minimes et estimé que la définition contenue dans la convention du travail maritime, 2006, devait primer.

84. Le représentant de la République de Corée a estimé que la question de la définition de «l'armateur» pourrait être examinée ultérieurement. Il a proposé d'examiner en premier lieu les différences entre les dispositions des Directives conjointes OIT/OMI et de la convention du travail maritime, 2006, et de déterminer ensuite si les éléments manquants devaient ou non être inclus dans un nouvel instrument ou la convention du travail maritime, 2006. La question du libellé exact ne se poserait que plus tard.

85. Le Danemark a approuvé la proposition tendant à reporter à une date ultérieure la discussion sur les définitions, à condition qu'elle ait effectivement lieu.

86. Le président a conclu que la question de l'abandon devait être mise en suspens en vue d'un examen plus approfondi.

Garantie financière

87. Le porte-parole des gens de mer a ouvert la discussion en posant plusieurs questions sur la garantie financière en cas d'abandon. Est-il souhaitable, a-t-il demandé: 1) de disposer d'un type précis de garantie financière? 2) que ce type de garantie financière soit clair et efficace? 3) de préciser les termes de la responsabilité? et 4) de définir les composantes de la garantie financière et de préciser les modalités de couverture? Les gens de mer avaient tendance à répondre par l'affirmative à toutes ces questions, indiquant ainsi leur préférence pour une forme spécifique de garantie financière restant à préciser (dans la convention du travail maritime, 2006, ou dans un autre instrument contraignant) ainsi que pour un système efficace de garantie financière. Le porte-parole des gens de mer a jugé à cet égard très utile le document IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1 soumis par le secrétariat de l'OMI.

88. Une représentante du Bureau a expliqué que, d'un point de vue juridique en cas d'abandon, l'armateur, l'employeur, violait ses obligations contractuelles et que, même s'il disparaissait, il restait responsable de son employé, à savoir le marin. Comment alors exécuter la responsabilité? Grâce à un système de garantie financière. La représentante a estimé que la violation du contrat n'exonérait pas l'employeur de ses responsabilités et qu'il convenait d'instaurer un système de garantie financière pour éviter les problèmes liés à l'absence ou à la disparition de l'armateur en cas d'abandon.

89. La porte-parole des armateurs a approuvé les éclaircissements apportés sur ce point, même si elle a considéré que la question de la garantie financière en cas d'abandon était complexe. Pour elle, il était nécessaire, à tout le moins, de faire preuve de souplesse, c'est-à-dire qu'il devrait être possible d'opter pour diverses formes de garantie financière. A cet égard, elle a rappelé que le paragraphe 6.1 des Directives conjointes OIT/OMI contenait la liste des différentes formes possibles de garantie financière. La secrétaire du groupe des armateurs a ajouté que les questions de rapatriement couvertes par la convention du travail maritime, 2006, relevaient de l'obligation de garantie financière établie par la règle 2.5.

90. Les représentants des gouvernements norvégien, grec et des Etats-Unis ont estimé que, si l'instrument devait être ratifié, une marge de manœuvre devrait être consentie aux Etats quant à la forme de la garantie financière à accorder.

91. La porte-parole des armateurs a douté qu'il faille aborder à ce stade la question de la forme de la garantie financière. Selon les armateurs, cette garantie devrait nécessairement être souple. En réponse à une question posée par le porte-parole des gens de mer souhaitant savoir si le groupe des armateurs était favorable à l'incorporation de la totalité des dispositions du paragraphe 6 des Directives conjointes OIT/OMI (stipulant que «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»), la porte-parole des armateurs a indiqué que son groupe approuvait uniquement l'idée selon laquelle il convenait de faire montre de souplesse quant à la forme de garantie à consentir. Elle a également insisté sur l'importance du rôle de l'Etat du pavillon à cet égard.

Champ d'application du système de garantie financière

92. Le représentant du gouvernement français a relevé que les dépenses couvertes par la convention du travail maritime, 2006, n'étaient pas les mêmes que celles prévues par les Directives conjointes OIT/OMI.

93. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a déclaré que les obligations découlant de la convention du travail maritime, 2006, concernaient l'armateur mais que, en cas d'abandon, celui-ci n'était plus là. Convenant avec la représentante du Bureau que l'armateur était tenu à une obligation légale, il a souligné qu'un problème d'ordre pratique demeurait s'agissant du paiement des salaires, de la nourriture et de l'assistance médicale, etc., en cas d'abandon des gens de mer.

94. Un représentant du Bureau a indiqué que le système de garantie financière devait être élaboré de manière à ce qu'il puisse être efficace et dissuasif afin que chaque problème concret puisse être traité.

95. Le représentant du gouvernement norvégien a appuyé ce point, estimant que le problème avait trait à l'armateur et à ses obligations. En Norvège, lorsqu'un navire est immatriculé, l'armateur est tenu de fournir une garantie financière. L'accent devrait être mis sur les obligations de l'Etat du pavillon d'exiger une telle garantie.

96. Le représentant du gouvernement britannique a noté que c'était parce que le navire avait été abandonné qu'il n'y avait plus d'assureur. La discussion portait donc essentiellement sur les mesures à prendre en cas d'insolvabilité.

97. Le porte-parole des gens de mer a appuyé le point de vue du représentant du Bureau. La convention du travail maritime, 2006, traitait de l'emploi et, exception faite des dispositions de la norme A2.5 (Rapatriement), la question de l'abandon n'y était quasiment pas évoquée. Il a fait observer que la période séparant l'abandon du rapatriement des gens de mer était relativement longue et que, pendant toute cette durée, les gens de mer étaient privés de salaire et d'autres besoins élémentaires. Estimant que, même dans ces situations, les gens de mer devraient bénéficier de la rémunération qui leur est due et de leurs autres droits contractuels, il a proposé que des dispositions contraignantes soient adoptées afin d'obliger les employeurs à couvrir financièrement ces obligations financières avant que l'abandon ne se produise. A l'instar du représentant du gouvernement des Etats-Unis, le porte-parole des gens de mer a estimé qu'il n'était pas approprié de comparer les directives et la convention du travail maritime, 2006, puisque, dans le cas de figure visé par la convention, l'employeur était présent alors que, dans les directives, il avait abandonné le navire et les marins.

98. La porte-parole des armateurs a donné lecture de la règle 2.5 et déclaré que la convention du travail maritime, 2006, répondait de manière appropriée aux questions précédentes. La convention stipulait sans ambiguïté qui devait succéder à l'armateur lorsque celui-ci ne respectait pas ses obligations. La plupart des coûts liés à l'abandon étaient couverts par le principe directeur B2.5, paragraphe 3. S'agissant du «voyage» et du «logement et de la nourriture», la porte-parole des armateurs a fait remarquer que les dispositions de la norme A2.5.3 et du principe directeur B2.5.3 étaient similaires à celles des directives et qu'il n'était donc pas nécessaire de les remanier. Elle a estimé que l'obligation de garantie financière était suffisamment couverte par les dispositions évoquées ci-dessus et que les mécanismes appropriés étaient établis au titre 5 de la convention du travail maritime, 2006.

99. Le secrétaire du groupe des gens de mer a réitéré que les marins jugeaient la convention lacunaire et estimaient qu'il fallait y remédier.

100. La porte-parole des armateurs a déclaré que les différences ne sont pas obligatoirement des lacunes.

Certificats

101. La porte-parole des armateurs a estimé qu'il serait trop compliqué de débattre de la question des certificats avant la fin de la discussion sur la garantie financière.

102. Le représentant du gouvernement norvégien, tout en souscrivant aux vues exprimées par les armateurs, a estimé que les certificats sont liés à la forme de la garantie financière. Il a proposé de substituer ou d'ajouter au terme «certificat» les mots «document probatoire».

Coordonnées

103. La porte-parole des armateurs était convenue que les gens de mer devaient être tenus informés des personnes à contacter au niveau national en cas d'abandon. La convention du travail maritime, 2006, comme toute législation appropriée, devait tenir l'Etat du pavillon responsable du non-respect par l'armateur de ses obligations. L'Etat du pavillon devait indiquer aux gens de mer la personne à contacter en cas d'abandon. Une personne compétente, employée par la compagnie, devait également être disponible à terre pour les gens de mer. Ces questions pourraient faire l'objet d'un réexamen en temps utile.

104. Le porte-parole des gens de mer a estimé que l'on pourrait rouvrir le débat sur ce point au moment de l'examen de la question des certificats. Il a également proposé de recenser les dispositions communes à la convention du travail maritime, 2006, et aux directives.

Elaboration d'une norme assortie de directives

105. Le représentant du gouvernement français, rendant compte des discussions tenues par les gouvernements, a résumé la position de ces derniers sur la question de l'abandon. Il a précisé que la majorité d'entre eux étaient favorables à l'adoption d'un instrument contraignant en tant que solution viable à long terme aux problèmes de l'abandon et de la garantie financière. Certains gouvernements ont exprimé leur volonté de travailler sur la base d'un accord entre les partenaires sociaux.

106. Le représentant du gouvernement chypriote a déclaré que les Etats du pavillon n'étaient pas des organisations caritatives et qu'ils devaient gérer convenablement leur budget. Il a insisté sur la nécessité de disposer d'une définition précise de l'abandon, soulignant que l'abandon était une question importante pour les Etats du port puisque c'étaient eux qui en faisaient les frais. Les actions judiciaires en recouvrement des frais durant parfois des années, il était nécessaire d'élaborer un instrument contraignant pour réduire le nombre de cas d'abandon et faire en sorte que les frais soient imputés aux armateurs. A Chypre, un juge ne saisirait pas un navire, à moins que le créancier ne se soit acquitté des frais d'entretien de l'équipage encourus.

107. Une représentante du gouvernement philippin a également estimé qu'il fallait pouvoir disposer d'une solution contraignante. Elle a expliqué que son pays disposait d'un système institutionnalisé de protection des intérêts et du bien-être des gens de mer embarqués à bord de navires battant pavillon national ou étranger. Les indemnités et les avantages sociaux offerts aux gens de mer en cas de rapatriement étaient prévus dans les termes et conditions de base des contrats usuels d'engagement. La législation philippine garantissait la protection adéquate des gens de mer. Elle a indiqué ne connaître aucun cas de marin

philippin abandonné dans un port étranger qui n'ait pas été rapatrié. Le régime philippin de réparation et d'indemnisation était mis en œuvre par la Commission nationale des relations professionnelles et les procédures de rapatriement par l'intermédiaire du programme de Fonds d'aide sociale du Service de protection des travailleurs expatriés. En conclusion, la représentante du gouvernement philippin a affirmé que son pays, qui est l'un des principaux pourvoyeurs de la flotte mondiale en marins, appuyait les efforts constants déployés en vue de traiter la question de la garantie financière dans le cadre d'un instrument contraignant.

108. Souscrivant à l'avis exprimé par le représentant chypriote, le représentant du gouvernement grec a souhaité que soit adopté un instrument contraignant contenant une définition précise de l'abandon.

109. Le représentant des Etats-Unis a approuvé les observations du représentant français. Regrettant que les partenaires sociaux ne soient pas parvenus à un accord sur cette question, il a insisté à nouveau sur la nécessité d'un instrument contraignant, qui devrait selon lui être adopté par l'OMI.

110. Le porte-parole des gens de mer s'est félicité que le groupe gouvernemental se soit prononcé en faveur d'un instrument contraignant. Réagissant aux observations du représentant des Etats-Unis, il a lui aussi regretté que les partenaires sociaux ne soient pas parvenus à un accord sur cette question. Il a proposé de fixer une date butoir pour parvenir à cet accord et demandé au secrétariat d'indiquer si la présente réunion pourrait reprendre dans les six prochains mois.

111. La secrétaire du groupe des armateurs s'est félicitée de la position du groupe gouvernemental, indiquant que les armateurs travailleraient de concert avec les gens de mer pour parvenir à une solution. La tenue d'une nouvelle réunion dans neuf mois serait idéale. Une solution contraignante devait être recherchée dans le cadre de la convention du travail maritime, 2006.

112. La porte-parole des armateurs s'était attendue à ce que les gouvernements aient une idée précise de la manière de traiter les questions à l'examen, mais s'est dite néanmoins disposée à œuvrer en faveur d'un accord entre les partenaires sociaux.

113. Le président a conclu en indiquant que des consultations informelles, en particulier entre les partenaires sociaux, devraient être organisées avant la tenue d'une prochaine réunion formelle.

Comparaison entre la convention du travail maritime, 2006, et les Directives conjointes OIT/OMI concernant les responsabilités des armateurs à l'égard des créances en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer

114. Le président a présenté un document dressant la liste des différences entre la convention du travail maritime, 2006, et les Directives conjointes OIT/OMI sur la question de l'indemnisation pour les créances en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer (voir annexe VI).

Garantie financière

115. La porte-parole des armateurs a déclaré que, même si la convention du travail maritime, 2006, et les directives différaient légèrement sur la forme, elles étaient semblables sur le fond.

116. Cette affirmation n'a suscité aucune objection.

Responsabilités de l'armateur

117. Le porte-parole des gens de mer a fait observer que certaines définitions établies par les directives ne figuraient pas dans la convention du travail maritime, 2006, par exemple les termes «lésions corporelles», «créances», «assureur» et «assurance». Ces définitions devraient être incluses dans la convention du travail maritime, 2006. Le porte-parole des gens de mer a également réaffirmé que, sans remettre en cause l'accord sur la nécessité d'un système de garantie financière souple, la garantie financière devrait être clairement précisée dans la convention du travail maritime, 2006.

118. La porte-parole des armateurs a souligné que la convention du travail maritime, 2006, contenait une définition des «armateurs» et une définition des «gens de mer». S'agissant des «lésions corporelles», elle a estimé qu'il n'y a pas de grande différence entre la convention du travail maritime, 2006, et les directives. En matière d'«assurance», le libellé des dispositions de la convention du travail maritime, 2006, différait de celui des directives, mais la question était adéquatement couverte par la convention du travail maritime, 2006. La porte-parole des armateurs a estimé d'ailleurs que l'ensemble des points soulevés étaient correctement traités par cet instrument.

119. Un représentant du Bureau a expliqué que la règle 4.2 de la convention du travail maritime, 2006, établissait correctement la responsabilité de l'armateur, même si la définition de celle-ci n'était pas aussi précise que celle figurant dans les Directives conjointes OIT/OMI. Il a souligné que la convention du travail maritime, 2006, couvrait l'indemnisation en cas de lésions ou de décès mais ne précisait pas les modalités de mise en œuvre de la garantie financière. En revanche, les créances relatives à toutes les contingences découlant de lésions corporelles ou du décès étaient couvertes par la convention du travail maritime, 2006.

120. Le porte-parole des gens de mer a remarqué que les troubles mentaux n'étaient apparemment pas traités par la convention du travail maritime, 2006, et s'est demandé s'ils entraient dans le champ de la notion de «maladie professionnelle» utilisée par les armateurs.

121. La secrétaire du groupe des armateurs a expliqué que la convention du travail maritime, 2006, était applicable à tous les types de maladies professionnelles et qu'à son avis le terme «maladies» avait été utilisé pour tenir compte des troubles mentaux.

122. Les participants à la réunion étaient convenus de demander au Bureau de comparer de manière détaillée les règles 4.2 (Responsabilité des armateurs) et 4.5 (Sécurité sociale) avec les Directives conjointes OIT/OMI.

123. Le représentant du gouvernement norvégien a indiqué que la législation norvégienne s'applique à toute maladie survenant au cours de la durée d'emploi du marin. En règle générale, la législation norvégienne n'était pas limitative à cet égard. Le représentant a estimé que la convention du travail maritime, 2006, était en l'état suffisamment claire sur ce point.

124. Le président a noté que la convention du travail maritime, 2006, traitait visiblement de ces questions. Il a rappelé au groupe de travail mixte que les dispositions de la résolution OIT/OMI cesseraient de s'appliquer si un instrument contraignant était adopté.

125. La porte-parole des armateurs a souligné que le document soumis par son groupe, contenant les propositions d'amendement au principe directeur B4.2 de la convention du travail maritime, 2006 (voir annexe III), prévoyait l'ajout de sept nouveaux paragraphes. Il faudrait en tenir compte au moment de l'élaboration d'un éventuel nouvel instrument.

126. Le représentant des gens de mer a estimé que les amendements proposés par les armateurs posaient plusieurs problèmes. Il a souligné l'importance des paragraphes 4.2 (relatif au règlement rapide et intégral des créances contractuelles valides et à l'absence de pression en vue du versement d'un paiement inférieur au paiement contractuel) et 4.4 (relatif à l'affichage à bord du navire des coordonnées des personnes ou des entités responsables du traitement des créances). S'agissant en outre du paiement des créances, les gens de mer souhaitaient que le modèle de reçu et de décharge figurant à l'annexe des directives soit utilisé. Les problèmes concernaient les créances en instance, les personnes les ayant revendiquées et le point de savoir si la responsabilité de l'assurance était clairement établie par le certificat. Les gens de mer estimaient que ces points de droit importants n'étaient pas, pour l'heure, traités par la convention du travail maritime, 2006, et qu'ils devraient faire l'objet de dispositions contraignantes.

127. La porte-parole des armateurs a répondu que la plupart des points soulevés par le porte-parole des gens de mer étaient traités dans les propositions d'amendement des armateurs. Elle a souligné en outre que la rapidité du paiement dépendait de chaque situation, étant entendu que ce paiement devait toujours être effectué le plus rapidement possible. Pour ce qui était de l'élimination des «pressions», cela concernait les deux parties. Face à un problème particulier, il fallait que la solution retenue ne soit pas automatiquement considérée comme résultant de l'exercice de «pressions». La porte-parole a par ailleurs souligné que les projets d'amendements des armateurs à la convention du travail maritime, 2006, mentionnaient la question des «points de contact». D'autres sujets avaient également été pris en compte par les propositions des armateurs, tels que les moyens de régler les différends en cas de contestation de la validité d'une créance. La porte-parole a estimé qu'il importait également de définir avec précision la notion de créance valide. Quant au fait de savoir s'il fallait utiliser ou non les modèles de reçu et de décharge prévus par les Directives conjointes OIT/OMI, il vaudrait mieux remettre la discussion à une date ultérieure. L'essentiel, maintenant, était de s'efforcer d'accélérer les choses chaque fois que possible.

Couverture d'assurance

128. Le porte-parole des gens de mer a commenté les trois paragraphes (6.1.2, 6.1.4 et 6.1.5) relatifs aux questions abordées dans la règle 4.2.2 de la convention du travail maritime, 2006, concernant les «autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer». Pour les gens de mer, ces dispositions tombaient sous le sens. La plupart des paiements étaient assurés par les Clubs P&I qui disposaient de règles propres et étaient plus ou moins indépendants des armateurs eux-mêmes. Le porte-parole des gens de mer a indiqué que les marins n'étaient pas entièrement satisfaits des Directives conjointes OIT/OMI, notamment du principe «payer pour être payé» et du fait que l'assurance puisse être annulée pour diverses raisons – comme le non-paiement par l'armateur de la prime d'assurance – sans que le marin en soit informé. Les gens de mer étaient également préoccupés par l'annulation rétroactive de la couverture d'assurance et estimaient que celle-ci ne devrait souffrir aucune exception.

129. Le porte-parole des gens de mer a souligné que les dispositions relatives aux questions évoquées ci-dessus n'ont pas été incorporées dans la convention du travail maritime, 2006, parce qu'elles figurent dans les Directives conjointes OIT/OMI et qu'il n'y avait pas lieu d'inclure une version condensée de ces dispositions dans la convention du travail maritime, 2006. Cela étant, les marins considéraient que les dispositions de la convention relatives à la responsabilité des armateurs étaient plutôt satisfaisantes. Il était d'une importance capitale que les gens de mer soient avertis de la résiliation du contrat d'assurance ou de sa non-reconduction. Le porte-parole des gens de mer a estimé que la question concernait davantage les Clubs P&I que les armateurs.

130. L'observateur du Groupe international des Clubs P&I a répondu aux points soulevés par l'orateur précédent, à savoir au principe «payer pour être payé» et à l'annulation rétroactive des règles de couverture. Il a indiqué que les Clubs P&I examinaient actuellement de près l'application de ces règles à des cas de créances valides. Les éléments figurant dans le paragraphe 6.1.4 des Directives conjointes OIT/OMI posaient problème du point de vue des assureurs parce qu'il leur était difficile d'entrer directement en contact avec les marins. Le paragraphe 6.1.5 posait également problème parce que l'assurance pouvait être résiliée au cours de la période couverte par le certificat pour divers motifs, tels que le non-respect des conditions prévues par le contrat d'assurance ou la violation de certaines conventions internationales, et parce que la responsabilité pouvait être écartée dès le moment où l'un de ces manquements était commis. Ce problème était commun à tous les assureurs, qu'il s'agisse des Clubs P&I ou des sociétés commerciales.

131. La porte-parole des armateurs a attiré l'attention du groupe de travail mixte sur le point 9 de l'amendement relatif à la garantie financière, retiré à la demande du Président lors de la Conférence internationale du Travail. Les gens de mer devaient être informés par les armateurs de l'annulation de la garantie financière avant la date d'expiration de celle-ci. La porte-parole a ajouté que le texte soumis par les armateurs en vue de son inclusion dans la convention du travail maritime, 2006, contenait des dispositions semblables, quoique améliorées, à celles des directives. Les armateurs préféreraient voir leur propre texte incorporé dans la convention plutôt que la directive.

132. Le porte-parole des gens de mer a indiqué qu'étant donné qu'aucun assureur n'était en mesure d'appliquer le paragraphe 6.1.5 des directives des précisions sur les modalités de paiement et d'indemnisation par les Clubs P&I seraient les bienvenues.

133. Le représentant du Groupe international des Clubs P&I a rappelé que le groupe compte 13 clubs membres, établis pour la plupart au Royaume-Uni mais également en Scandinavie, aux Etats-Unis et au Japon. Le fonctionnement des clubs établis au Royaume-Uni était régi par le droit britannique, qui dispose que la responsabilité de l'assureur peut être écartée en cas de rupture de garantie imputable à l'assuré. Cela étant, les clubs étaient libres de ne pas s'appuyer sur un tel manquement, ce qu'ils avaient déjà fait en de nombreuses occasions.

134. Le porte-parole des gens de mer s'est dit choqué qu'une assurance couvrant les lésions et le décès dont la prime annuelle a déjà été versée puisse être annulée pour n'importe quel motif, de surcroît, sans que les marins en soient informés. Il a en revanche fait valoir qu'il comprenait la raison d'être des garanties dont la violation pourrait entraîner un affaiblissement de la sécurité et, par conséquent, une augmentation des lésions et des décès.

Certificats

135. La porte-parole des armateurs a indiqué que son groupe avait une préférence pour le texte figurant dans les amendements au principe directeur B4.2 de la convention du travail maritime, 2006, mais qu'il ferait preuve de souplesse sur ce point.

136. Le porte-parole des gens de mer a déclaré que les dispositions des articles 7.1, 7.2 et 7.3.8 des Directives conjointes OIT/OMI n'étaient reprises par aucun instrument contraignant en vigueur et a souhaité qu'ils soient inclus dans un instrument contraignant, même s'ils n'étaient pas reliés à un texte précis.

Débat sur les travaux futurs du groupe de travail

137. Le président a rappelé aux partenaires sociaux qu'ils avaient été priés de se consulter en vue de parvenir à un accord sur une solution ou une procédure envisageables. Il a demandé aux partenaires sociaux de lui faire part des résultats de ces consultations.

138. Le porte-parole des gens de mer s'est félicité que les gouvernements aient exprimé des doutes quant à la nécessité de répertorier toutes les questions sur lesquelles les partenaires sociaux convergeaient. Il a indiqué que les deux groupes s'accordaient sur les points suivants:

- Ils sont convenus qu'un système efficace de garantie financière en cas d'abandon devrait être élaboré.
- Ses principaux éléments devraient être contraignants.
- Une marge de manœuvre pourrait être accordée quant aux modalités de mise en œuvre de la garantie, mais ce système devrait assurer l'égalité des chances dans ce domaine.
- Le texte devrait être rédigé mais la décision sur les modalités de son entrée en vigueur serait prise ultérieurement.
- Les partenaires sociaux devraient se réunir dans les six prochains mois.
- Les secrétariats de l'OIT et de l'OMI devraient tirer parti de leurs compétences respectives pour élaborer un texte sur les modalités de mise en œuvre effective de la garantie financière et sur son caractère opérationnel.

139. Le porte-parole des gens de mer a ajouté que les décisions qui seront prises à l'occasion de la réunion qui doit avoir lieu dans les six prochains mois seraient communiquées aux secrétariats de l'OIT et de l'OMI. Il a espéré que cette initiative serait interprétée par les gouvernements comme un geste positif de la part des partenaires sociaux.

140. La porte-parole des armateurs a appuyé la déclaration du porte-parole des gens de mer au nom des partenaires sociaux. Elle a néanmoins regretté que les gouvernements n'aient pas été en mesure d'opter pour un système de garantie financière et espéré qu'ils seront en mesure de donner des indications sur le système qui a leur préférence à l'occasion d'une prochaine réunion.

141. Le porte-parole des gens de mer a indiqué que son groupe ne partageait pas l'avis des armateurs sur la question du choix par les gouvernements d'un système de garantie financière.

142. Le président a invité les gouvernements à présenter leurs observations. Les représentants des gouvernements norvégien et français ont déclaré que l'accord conclu entre les partenaires sociaux était plutôt encourageant et utile. Il était important d'obtenir l'accord des partenaires sociaux sur le système de garantie financière.

143. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis s'est félicité du progrès accompli dans le cadre des consultations et a noté que les éléments de cet accord étaient conformes au document soumis au groupe de travail mixte par son pays. Préoccupé par le calendrier des travaux, il a encouragé les partenaires sociaux à se réunir le plus tôt possible afin que les décisions arrêtées puissent être discutées au cours de la session suivante du Comité juridique de l'OMI, en octobre 2008. Il a précisé que le gouvernement américain étudiait la possibilité de soumettre à ce comité un document relatif à un éventuel instrument contraignant sur l'abandon. Quant au choix d'un système de garantie financière, il a rappelé que les Etats-Unis avaient proposé des idées précises à cet égard dans le document soumis au groupe de travail mixte.

144. Répondant à la question du représentant des Etats-Unis sur le calendrier des travaux, le porte-parole des gens de mer a expliqué que les partenaires sociaux avaient l'intention de se rencontrer à brève échéance et proposé que le groupe de travail mixte tienne sa prochaine réunion en juillet 2008. A cette occasion, le groupe de travail devrait examiner les moyens d'assurer l'efficacité du système de garantie financière; les partenaires sociaux devraient également se réunir et soumettre leurs propositions aux secrétariats de l'OIT et de l'OMI afin qu'ils puissent élaborer un document dans la perspective de la réunion de juillet sur la forme du système de garantie financière.

145. Le président a déclaré qu'il convenait d'établir un rapport précis avant la prochaine réunion du Comité juridique de l'OMI, en octobre, et la prochaine session du Conseil d'administration du BIT en novembre 2008. Il a souligné qu'il importait de parvenir à un accord sur un calendrier précis des travaux futurs.

146. Une représentante du Bureau a souligné que le groupe de travail mixte devait poursuivre le processus engagé. Elle a confirmé que le Bureau préparerait les documents nécessaires pour faciliter la tâche du groupe de travail mixte et ferait rapport au Conseil d'administration du BIT et au Comité juridique de l'OMI.

147. Le porte-parole des gens de mer a déclaré que, sur les sept réunions tenues, seule la présente réunion avait été décisive. Il s'est dit convaincu que le rôle des partenaires sociaux n'était pas de recenser les différences entre la convention du travail maritime, 2006, et les directives et que ce qui importait le plus, par conséquent, était de trouver rapidement des solutions à l'ensemble des questions posées. A ce sujet, il a proposé que le secrétariat de l'OIT informe le groupe de travail sur les questions pertinentes, en particulier celle de savoir quelles dispositions relatives à l'abandon, au décès ou aux lésions devraient être incorporées à la convention du travail maritime, 2006, ou à d'autres instruments contraignants. Le porte-parole des gens de mer a également proposé que le secrétariat élabore à cette fin un document qui serait soumis à la prochaine réunion du groupe de travail mixte pour l'aider à prendre une décision finale et à formuler une recommandation. Il a rappelé que cette question devait être réglée à brève échéance, quel que soit l'instrument final choisi, la convention du travail maritime, 2006, ou d'autres instruments.

148. La porte-parole des armateurs a également estimé que les problèmes devraient être réglés rapidement. Elle a insisté sur le fait que son groupe devait être certain que tous les Etats mettront rapidement en œuvre un système efficace de garantie financière en cas d'abandon.

La porte-parole s'est demandé si la convention du travail maritime, 2006, était, à cet égard, l'instrument adéquat et a souhaité obtenir des précisions sur le processus de ratification. Estimant possible que la convention du travail maritime, 2006, entre en vigueur en 2010, voire plus tard, elle a souhaité savoir si des instruments autres que la convention du travail maritime, 2006, ne seraient pas plus adaptés pour résoudre la question avec davantage de rapidité et d'efficacité.

149. Une représentante du Bureau était convenue que la contribution des gouvernements serait utile et a indiqué que, lorsqu'ils auraient fait connaître leurs vues au secrétariat, de même que les partenaires sociaux, celui-ci serait en mesure de dégager des solutions sur les questions pertinentes, lesquelles seraient soumises au groupe de travail mixte pour examen. Elle a proposé que la prochaine réunion ait lieu du 21 au 24 juillet 2008 (à confirmer).

150. Le représentant de l'OMI a présenté des informations sur les procédures administratives en vigueur à l'OMI et sur les dates de la prochaine réunion du Comité juridique (94e session, 20-24 octobre 2008). Les rapports devraient être transmis bien avant la réunion, à savoir le 15 août pour les documents volumineux (plus de six pages) et le 19 septembre pour les autres.

151. Le représentant de la France a déclaré, au nom des gouvernements membres du groupe de travail mixte, que les gouvernements représentés approuvaient le principe de dispositions contraignantes en matière de garantie financière. Certains estimaient que la garantie financière devrait relever de la responsabilité des armateurs. Dans leur majorité, les gouvernements insistaient sur l'importance d'un système de garantie financière souple. Certains avaient déjà adopté des règles comportant un élément de garantie financière en cas d'insolvabilité, mais cela n'excluait pas l'adoption d'un instrument international contraignant. Les gouvernements penchaient majoritairement pour le principe d'une solution fondée sur la convention du travail maritime, 2006; tous étaient convenus que la question du cadre juridique devait être tranchée à un stade ultérieur.

152. La porte-parole des armateurs, s'appuyant sur le document du secrétariat de l'OMI figurant sous la cote IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1, a considéré qu'il était important que le secrétariat de l'OIT élabore un document similaire sur l'OIT, axé par exemple sur les questions de sécurité et de santé au travail.

153. Une représentante du Bureau, évoquant les différentes conventions de l'OIT relatives à la sécurité et à la santé au travail traitant de la question de la responsabilité, a relevé que la convention (nº 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, prévoyait que cette protection pouvait être assurée par le biais d'autres règles. Le Bureau présenterait des informations sur les instruments concernés à la prochaine réunion du groupe de travail mixte. Citant la directive de l'Union européenne sur ce type d'insolvabilité, la représentante du Bureau a noté que, sur les 27 Etats membres de l'Union européenne, 25 environ disposaient de systèmes conformes à cette directive. Par conséquent, même si certains Etats ne disposaient pas d'un mécanisme spécifique en cas d'abandon des gens de mer, ils leur garantissaient en réalité une protection grâce aux régimes plus généraux d'insolvabilité.

154. La secrétaire du groupe des armateurs a rappelé qu'un membre de la Fédération internationale des armateurs avait indiqué que son pays disposait d'un tel système et a souligné que, même au sein de l'Union européenne, différents types de systèmes coexistaient. L'instrument contraignant devrait être suffisamment souple pour être acceptable non seulement pour les pays européens, mais également pour le reste du monde.

155. Un représentant du BIT a jugé qu'il serait très utile que les gouvernements communiquent aux secrétariats de l'OIT et de l'OMI, avant la prochaine réunion du groupe de travail mixte, des renseignements actualisés sur la réglementation juridique et le mode de

fonctionnement des systèmes qu'ils ont adoptés pour lutter contre l'abandon des gens de mer.

156. Le porte-parole des gens de mer a cru comprendre que la plupart des gouvernements préféraient qu'une solution soit trouvée via l'amendement de la convention du travail maritime, 2006. Les gens de mer souhaitaient qu'une solution soit trouvée le plus rapidement possible et étaient d'avis que, si la voie la plus rapide consistait à amender la convention, cela leur convenait. Toutefois, s'il existait un moyen d'avancer plus rapidement, ils opteraient pour celui-là. Le porte-parole des gens de mer a réaffirmé que son groupe tenait à identifier, en s'appuyant sur le document demandé à l'OIT, les points traités et les points non traités et envisager ensuite les moyens d'aller de l'avant.

157. Ajoutant que l'expérience avait montré que les gens de mer étaient souvent exclus de la protection offerte aux autres travailleurs, le porte-parole des gens de mer a également souhaité que le document demandé au secrétariat explique clairement comment on pouvait établir un régime strict de responsabilité et indique dans quel instrument, y compris bien entendu la convention du travail maritime, 2006, un tel régime pourrait être incorporé.

158. Le représentant de Chypre a précisé que, même si de nombreux pays européens avaient mis en place des voies de recours en cas d'insolvabilité et d'abandon, ces systèmes étaient incomplets du point de vue de l'abandon parce qu'ils ne tenaient pas suffisamment compte de questions concrètes telles que le paiement des salaires en temps voulu, la nourriture et les soins de santé, etc.

159. Le représentant du secrétariat de l'OMI a présenté le document IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1 et en a détaillé le contenu. Il a expliqué que ce document de travail était en fait une synthèse du document IMO/ILO/WGLCCS/7/2/5 et qu'il décrivait succinctement les principaux éléments du système de garantie financière des régimes de responsabilité et d'indemnisation élaborés par l'OMI, ayant trait notamment à: la responsabilité objective de l'armateur; la limitation de la responsabilité; la canalisation de la responsabilité vers l'armateur; l'assurance obligatoire; et l'accès direct. Il a ajouté que le certificat d'assurance devait être affiché à bord du navire, copie devant en être remise aux autorités auprès desquelles il était immatriculé.

160. Le porte-parole des gens de mer a estimé que le document IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1 contenait un certain nombre d'éléments que les gens de mer appréciaient tout particulièrement, comme la responsabilité objective de l'armateur, l'assurance obligatoire et la nécessité de conserver le certificat d'assurance de l'armateur à bord de chaque navire. Le document demandé aux secrétariats de l'OMI et de l'OIT pour la prochaine réunion devrait porter sur ces éléments. Le porte-parole des gens de mer a invité les gouvernements à faire savoir s'ils jugeaient également ces dispositions intéressantes.

161. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis, répondant aux observations faites par le porte-parole du groupe des gens de mer, a déclaré que le document soumis par les Etats-Unis reprenait tous les éléments essentiels du document IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1 et que la proposition américaine était conforme à l'ensemble des conventions de l'OMI relatives à l'indemnisation.

162. L'observateur du Groupe international des Clubs P&I a pris note des préoccupations suscitées par certaines règles propres aux clubs et qui étaient actuellement examinées, comme il l'avait indiqué précédemment. Il a noté qu'en raison des problèmes de couverture liés au terrorisme les Etats qui délivraient des certificats attestant l'existence d'un contrat d'assurance ou d'une autre garantie financière avaient rencontré des difficultés et que les directives spéciales relatives à la convention du travail maritime, 2006, avaient retardé l'entrée en vigueur de la convention.

163. Répondant à la demande de renseignements du représentant des Clubs P&I, le président a précisé que la question de savoir si le certificat devait être délivré par l'assureur ou par l'Etat du pavillon n'a pas encore été tranchée.

164. Le représentant du gouvernement britannique, répondant à une question posée par le représentant des Clubs P&I, a rappelé que l'assurance couvrant les créances en cas de guerre ou de terrorisme était une question complexe et que les négociations sur ce point avaient retardé de quasiment quatre ans l'entrée en vigueur du Protocole à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

165. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a attiré l'attention des participants sur le document soumis par sa délégation (IMO/ILO/WGLCCS/7/4) en vue de l'élaboration d'un instrument contraignant portant sur la question de la garantie financière pour les gens de mer victimes d'abandon. Il a indiqué que, malgré l'adoption de Directives sur la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon de gens de mer et d'autres mesures pour remédier à ce problème, les cas d'abandon restaient nombreux, y compris dans un contexte économique favorable pour le transport maritime. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a évoqué le rapport de la 93e session du Comité juridique de l'OMI pour souligner la «nécessité de mécanismes légaux efficaces garantissant que les armateurs soient tenus pour responsables du paiement des coûts liés» (à l'abandon). Les statistiques ne rendaient pas compte de nombreux cas.

166. Tout en convenant que la convention du travail maritime, 2006, traitait de certaines conséquences de l'abandon, le représentant du gouvernement des Etats-Unis a à nouveau souhaité que des mesures soient adoptées pour combler les lacunes existantes. Selon la proposition américaine, les Etats du pavillon seraient tenus de veiller à ce que leurs navires visés par la convention bénéficient d'un système adéquat de garantie financière, mais les Etats du port seraient également soumis à la même obligation s'agissant de tout navire concerné, entrant ou quittant leurs ports ou leurs installations en mer. Ce mécanisme révolutionnaire de conditions combinées d'entrée portuaire (utilisé pour la première fois dans la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves) permettrait de garantir le respect généralisé des obligations découlant du système de garantie financière, y compris s'agissant des navires en provenance d'Etats non parties. Ce mécanisme pourrait même amener des Etats non signataires à respecter les obligations découlant du système de garantie financière.

167. La secrétaire du groupe des armateurs a réaffirmé la volonté de son groupe de s'attaquer à la question de l'abandon. Les armateurs examineraient le document soumis par les Etats-Unis mais étaient d'avis que l'OIT était peut-être mieux placée pour trouver une solution à ce problème dans le cadre de la convention du travail maritime, 2006.

168. Le porte-parole des gens de mer a jugé constructif le document soumis par les Etats-Unis, estimant qu'il devait être examiné alors que les secrétariats préparaient les documents sur les options possibles en matière d'élaboration de normes. Il s'est félicité que les Etats-Unis aient été sensibles aux besoins humanitaires des gens de mer.

Mesures intérimaires d'amélioration de l'application des Directives conjointes OIT/OMI

169. Au cours de la réunion, les voies et moyens d'améliorer l'efficacité des directives ont également été abordés. Dans ce cadre, il a notamment été suggéré que:

- la base de données soit la plus fiable possible;

- les résolutions devraient être diffusées le plus largement possible.

170. Les questions d'élaboration d'une brochure à l'intention des gouvernements, des écoles de formation, des armateurs et de toute autre entité concernée par la promotion des résolutions ont également été examinées.

Considérations finales

171. Estimant avoir accompli des progrès considérables dans ses travaux, même s'ils n'étaient pas achevés, le groupe de travail mixte a décidé de prier l'OMI et l'OIT de convoquer une huitième session qui se tiendra du 21 au 24 juillet 2008 au siège de l'OIT à Genève.

172. Le groupe de travail mixte a conclu la présente session en adoptant le présent rapport.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Annexe I

Chairperson

Président

Presidente

M. Jean-Marc Schindler, directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer, ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable, La Défense, France

Experts nominated by Governments

Experts désignés par les gouvernements

Expertos designados por los Gobiernos

CYPRUS/CHYPRE/CHIPRE

Captain Andreas A. Constantinou, Senior Surveyor of Cyprus Ships, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

Ms Chrysso Demetriou, Merchant Shipping Officer (Legal Affairs), Head of Ships' Registry, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

FRANCE/FRANCIA

M[me] Catherine Blot, chargée d'études au Bureau du travail maritime, Direction des affaires maritimes, Paris

Mr Fabien Joret, Office of Maritime Transport, Regulation and Organization, Ministry in Charge of Transport, La Défense

M. Eric Levert, adjoint du sous-directeur des gens de mer, ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable, Paris

GHANA

Ms Margaret Campbell, General Manager, Ghana Ports, Tema

Mr Ben Owusu-Mensah, Director-General, Ghana Ports, Tema

GREECE/GRÈCE/GRECIA

Ms Marina Charalampous, Seamens' Labour Directorate, Hellenic Ministry of Mercantile Marine, the Aegean and Islan Policy, Athens

Mr Nikolaos Isakoglou, Lieutenant Commander HCG, Hellenic Ministry of Mercantile Marine, the Aegean and Islan Policy, Athens

PHILIPPINES/FILIPINAS

Ms Gloria Bañas, Deputy Administrator for Planning, Maritime Industry Authority, Manila

Ms Maria Elena Bautista, Undersecretary for Maritime Transport, Department of Transportation and Communication, Mandaluyong City

Mr Noriel Devanadera, Deputy Administrator, Overseas Workers' Welfare Administration and Head, Department of Labor and Employment Maritime Office

Mr Neil Frank Ferrer, First Secretary and Consul and Alternate Permanent Representative of the Philippines to IMO, Embassy of the Philippines, London

Mr Manuel Imson, Labor Attaché, Philippines Mission to the UN and other international organizations

Ms Arhleen Romero, Director, Manpower Development Office, Maritime Industry Authority, Manila

Mr Ramon Tionloc, Labor Attaché, Madrid

REPUBLIC OF KOREA/RÉPUBLIQUE DE CORÉE/REPÚBLICA DE COREA

Mr Ki Tack Lim, Minister Counsellor, Embassy of Republic of Korea, London

UNITED KINGDOM/ROYAUME-UNI/REINO UNIDO

Mr David Best, Senior Policy Adviser, Department for Transport, London

Mr David Bolomini, Head of the United Kingdom delegation, Department for Transport, London

UNITED STATES/ETATS-UNIS/ESTADOS UNIDOS

Mr Patrick Bonner, Vice-President, Maritime Law Association, New York

Mr William Eglinton, Adviser, Seafarers International Union, Maryland

Captain Charles Michel, Chief, Office of Maritime and International Law, United States Coast Guard, Washington, DC

Mr Douglas Stevenson, Director, Center for Seafarers' Rights, Seamen's Church Institute of New York and New Jersey, New York

Lieutenant Amber Ward, Attorney Adviser, Office of Maritime and International Law, United States Coast Guard, Washington, DC

Observers nominated by Governments
Observateurs désignés par les gouvernements
Observadores designados por los Gobiernos

COSTA RICA

Sr. Carlos Garbanzo, Misión Permanente de Costa Rica

DENMARK/DANEMARK/DINAMARCA

Mr Jan Gabrielsen, Head of Division, Danish Maritime Authority, Copenhagen

MARSHALL ISLANDS/ILES MARSHALL/LAS ISLAS MARSHALL

Ms Angela Plott, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Office of the Maritime Administrator, Reston

NETHERLANDS/PAYS-BAS/PAÍSES BAJOS

Ms Ingeborg Van Gasteren, Senior Policy Adviser, Unit Maritime Shipping, Maritime Transport, The Hague

NORWAY/NORVÈGE/NORUEGA

Ms Unn Caroline Lem, Senior Adviser, the Norwegian Maritime Directorate, Haugesund

Mr Haakon Storhaug, Senior Adviser, the Norwegian Maritime Directorate, Haugesund

PANAMA/PANAMÁ

Sra. Tanya Carlucci, Jefa de la Unidad de Cumplimiento de la Dirección General de Gente del Mar de la Autoridad Marítima

Sra. Luz Lescure, Embajadora, Representante Alterna de la Misión Permanente de Panamá ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales en Ginebra

Sra. Giovanna Villamonte Santos, Abogada, Asuntos Marítimos, Autoridad Marítima de Panamá

Shipowner representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores

Mr James Hudson, fishing vessel owner representative

Mr George Koltsidopoulos, Legal Adviser, Union of Greek Shipowners, Piraeus

Mr Paddy McKnight, Japan Shipowners' Association, London

Ms Edith Midelfart, International Shipping Federation, London

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr Dierk Lindemann, Attorney at Law, Hamburg

Mr Tim Springett, International Shipping Federation, London

Secretariat of the Shipowners' group

Ms Natalie Shaw, Secretary of the Shipowners' group, ILO, International Shipping Federation, London

Seafarer representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de los marinos

Mr Sigismund Buckman, General Secretary, Ghana Merchant Navy Officers' Association, Tema

Mr Brian Orrell, General Secretary, Nautilus, London

Mr J. Sale, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines

Mr Agis Tselentis, Director, Department of International Relations, Pan-Hellenic Seamen's Federation, Piraeus

Secretariat of the Seafarers' group

Ms Estelle Brentnall, International Transport Workers' Federation, London

Ms Katie Higginbottom, International Transport Workers' Federation, London

Mr Jon Whitlow, Secretary of the Seafarers' group to the Joint Maritime Commission, International Transport Workers' Federation, London

Representatives of the United Nations, specialized agencies and other official international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées et d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y de otras organizaciones internacionales oficiales

International Maritime Organization (IMO)

Organisation maritime internationale (OMI)

Organización Marítima Internacional (OMI)

Mr Gaetano Librando, Deputy Director, Head, Treaties and Rules Section, Legal Affairs and External Relations Division, International Maritime Organization, London

Representatives of non-governmental international organizations

Représentants d'organisations internationales non gouvernementales

Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Trade Union Confederation (ITUC)

Ms Raquel Gonzalez, Geneva

International Organisation of Employers (IOE)

Organisation internationale des employeurs (OIE)

Organización Internacional de Empleadores (OIE)

Mr Jean Dejardin, Adviser, Geneva

International Christian Maritime Association (ICMA)

Association maritime chrétienne internationale

Asociación Marítima Cristiana Internacional

Reverend Ken Peters, Director, Justice and Welfare, the Mission to Seafarers, London

Mr Domingo Gonzalez Joyanes, Madrid

International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)

Mr Mark Dickinson, Vice-President, London

International Group of P&I Clubs

Mr Hugh Hurst, Legal Adviser, International Group of P&I Clubs, London

International Ship Suppliers Association (ISSA)

Mr Spencer Eade, Secretary-General, International Ship Suppliers Association, London

Secretariat of the meeting
International Labour Office

Ms Johanna Walgrave, Acting Director, Social Dialogue, Labour Law, Labour Administration and Sectoral Activities Department

Ms Cleopatra Doumbia-Henry, Director, International Labour Standards Department

Ms Elizabeth Tinoco, Chief, Sectoral Activities Branch

Mr Dani Appave, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

Mr Joachim Grimsmann, Coordinator – Maritime Team, International Labour Standards Department

Mr Jean-Yves Legouas, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

Ms Susan McCrory, Senior Legal Specialist, Office of Legal Services

Mr Brandt Wagner, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

Mr Woon-Yul Oh, Associate Expert, Sectoral Activities Branch

Annexe II

Ordre du jour provisoire de la septième session du Groupe de travail ad hoc mixte OIT/OMI d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, qui se tiendra au siège de l'OIT, à Genève, du lundi 4 février 2008 à 9 h 30 au jeudi 7 février 2008

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Examen de la question de la garantie financière en cas de lésions corporelles, de décès et d'abandon des membres d'équipage/gens de mer et des personnes qui sont à leur charge, à la lumière des instruments pertinents de l'OMI et de l'OIT, y compris ceux qui sont actuellement examinés ou susceptibles d'être adoptés à brève échéance. En particulier,

   Re: Abandon des gens de mer:

   – continuer de surveiller l'application de la résolution et des Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, en tenant compte de toute information pertinente, y compris celle communiquée au Secrétaire général de l'OMI ou au Directeur général du BIT en réponse au questionnaire sur l'application de la résolution A.930(22), et en tenant également compte de l'information contenue dans la base de données conjointe sur l'abandon des gens de mer mise en place et administrée par l'OIT ainsi que des solutions techniques offertes en matière de garantie financière;

   – examiner les dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006, à la lumière des dispositions contenues dans la résolution et les Directives sur la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, afin de déterminer l'existence d'éventuelles lacunes;

   – entreprendre l'élaboration d'une norme assortie de directives qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime, 2006, ou dans un autre instrument en vigueur, afin de combler toute lacune éventuelle; et

   – décider d'une recommandation appropriée à faire au Comité juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT.

   Re: Lésions corporelles ou décès des gens de mer:

   – continuer de surveiller l'application de la résolution des *Directives concernant les responsabilités des armateurs à l'égard des créances en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer*, en prenant en considération toute information, y compris les informations communiquées au Secrétaire général de l'OMI ou au Directeur général du BIT en réponse au questionnaire sur l'application de la résolution A.931(22);

   – passer en revue les dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006, à la lumière des *Directives concernant les responsabilités des armateurs à l'égard des créances en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer* afin de déterminer l'existence d'éventuelles lacunes; et

   – commencer à élaborer des solutions viables sur le plus long terme pour s'attaquer aux problèmes de la garantie financière à l'égard de l'indemnisation en cas de décès ou de lésions corporelles. Les solutions envisageables ne devraient avoir aucune incidence sur les droits et les recours susceptibles d'être accordés aux gens de mer dans un Etat particulier en application d'un régime juridique existant, ni les affecter ou les vider de leur sens.
3. Révision possible du mandat du groupe de travail.
4. Autres questions.
5. Adoption du projet de rapport.

Annexe III

Amendements proposés (et retirés) par les armateurs à la 94e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail

Amendement proposé

Norme A2.5.1 *c)*

Texte faisant l'objet de l'amendement:

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.

Amendement proposé

Principe directeur B2.5.1.1

Ajouter un nouvel alinéa iv): en cas d'abandon, caractérisé par la rupture des liens entre les gens de mer et les armateurs, il appartiendra à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon ou à l'Etat recruteur de décider si l'abandon est caractérisé.

Amendement proposé

Principe directeur B4.2

Ajouter les paragraphes suivants à la suite du paragraphe 3:

4. La garantie financière en cas de lésions ou de décès liés au travail peut couvrir tous les droits possibles, y compris la faute ou le sinistre, ou être limitée au droit contractuel. Les contrats d'engagement ou les accords collectifs devraient indiquer clairement la nature du droit et le montant maximum de l'indemnisation.
5. Les différends sur le droit à indemnisation peuvent être réglés par une institution compétente de l'Etat du pavillon ou de l'Etat de résidence du marin (tribunal ou arbitrage volontaire).
6. Le paiement de l'indemnisation peut être total si l'armateur a accepté la créance ou si la validité de la créance est établie par l'institution compétente de l'Etat du pavillon ou de l'Etat de résidence du marin.
7. Lorsqu'il y a un doute sur le montant de la créance, un paiement partiel peut être effectué pour éviter des difficultés indues.
8. Les armateurs peuvent afficher à bord du navire les coordonnées des personnes ou des entités responsables du traitement des créances couvertes par ces obligations.
9. Une copie du document faisant état de la garantie financière couvrant la responsabilité de l'armateur et indiquant la date d'expiration de la garantie financière, comme le prévoient ces directives, peut être affichée à bord du navire. Le marin devrait être tenu informé par l'armateur de l'annulation de la garantie financière avant la date d'expiration.
10. Le reçu du paiement peut indiquer si celui-ci correspond à un paiement partiel ou total de l'indemnité. Tout désaccord entre le marin et l'armateur sur la nature du paiement devrait être indiqué dans le reçu.

Annexe IV

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Tél.: +44 (0)20 7735 7611
Fax: +44 (0)20 7587 3210

OMI

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL
4 ROUTE DES MORILLONS
CH-1211 GENÈVE 22

Tél.: +41 (0)22 799 6503
Fax: +41 (0)22 799 7050

GROUPE DE TRAVAIL AD HOC MIXTE OMI/OIT D'EXPERTS SUR LA RESPONSABILITÉ ET L'INDEMNISATION POUR LES CRÉANCES EN CAS DE DÉCÈS, DE LÉSIONS CORPORELLES ET D'ABANDON DES GENS DE MER

Septième session **IMO/ILO/WGLCCS/7/WP.1**
Point 2 de l'ordre du jour **4 février 2008**

EXAMEN DE LA QUESTION DE LA GARANTIE FINANCIÈRE ACCORDÉE AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE/GENS DE MER ET AUX PERSONNES DONT ILS ONT LA CHARGE, À L'ÉGARD DE L'INDEMNISATION EN CAS DE LÉSIONS CORPORELLES, DE DÉCÈS ET D'ABANDON

Eléments clés du système de garantie financière prévu par les régimes de responsabilité et d'indemnisation établis par l'OMI

Soumis par le secrétariat de l'OMI

1. Conformément à la demande du groupe de travail mixte à sa septième session, le présent document de travail contient une brève description des éléments clés du système de garantie financière aménagé par les régimes de responsabilité et d'indemnisation établis par l'OMI [1].

2. Ces éléments clés, qui figuraient à l'origine dans le régime de responsabilité et d'indemnisation concernant la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, sont jusque-là restés constants, moyennant modifications ou non [2], et ont servi de base aux autres régimes de responsabilité et d'indemnisation ultérieurement élaborés par l'OMI.

3. Exception faite de la notion de **limitation de responsabilité** qui n'était en réalité pas nouvelle en matière de navigation, le régime international de responsabilité et d'indemnisation en

[1] A savoir: la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par hydrocarbures (CLC); la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du fonds); les Protocoles de 1992 à la CLC de 1969 et à la Convention internationale de 1971 portant création du fonds; la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Bunkers 2001); la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (Convention d'Athènes); le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 et la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 (Convention sur l'enlèvement des déchets).

[2] Voir le document IMO/ILO/WGLCCS/7/2/5.

matière de dommages de pollution par hydrocarbures constitué par la CLC et par la Convention de 1971 portant création d'un fonds contient les éléments nouveaux suivants:

- **responsabilité objective de l'armateur**, c'est-à-dire une responsabilité sans faute. L'armateur n'est exonéré de sa responsabilité que dans un nombre limité de cas qui sont énoncés dans la CLC;
- «**canalisation de la responsabilité**». Ces dispositions excluent les créances à l'égard de personnes autres que l'armateur. En exigeant que les créances soient recouvrées auprès des armateurs, lesquels doivent souscrire une assurance pour les couvrir, la personne responsable du dommage de pollution est clairement identifiée;
- **«accès direct»**. Les créances peuvent être recouvrées directement auprès de l'assureur, ce qui évite d'avoir à engager une action contre l'armateur en première instance;
- **Assurance obligatoire**. Cette obligation vise à faire en sorte que l'armateur dispose, à tout moment, des ressources financières nécessaires pour verser toute **indemnisation** ordonnée. En conférant à l'assurance un caractère obligatoire, la CLC permet de protéger les victimes potentielles et davantage d'équité pour les armateurs; et
- **Certificat d'assurance**, attestant que l'assurance ou autre garantie financière est en cours de validité, conformément aux dispositions de la convention, **devant être embarqué à bord du navire**, copie étant déposée auprès des autorités ayant immatriculé le navire et contenant les données suivantes:

  a) nom du navire, nombre ou lettres distinctifs et port d'immatriculation;

  b) nom et adresse principale de la société du propriétaire;

  c) numéro d'identification du navire;

  d) type et durée de la garantie;

  e) nom et adresse principale de l'assureur ou autre personne se portant garante et, le cas échéant, adresse de la société dans laquelle l'assurance ou la garantie est établie; et

  f) durée de validité du certificat, qui ne devrait pas être supérieure à la durée de validité de l'assurance ou autre garantie.

_____

Annexe V

Abandon

Note – Le tableau ci-dessous n'affecte en rien la place dans la hiérarchie des normes ou le statut juridique des dispositions de la convention du travail maritime, 2006, par rapport aux *Directives conjointes OIT/OMI sur la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon de gens de mer*.

Convention du travail maritime, 2006	Directives conjointes OIT/OMI
■ **Définitions** (Pas d'équivalent exact)	2.1.3. L'abandon se caractérise par la rupture des liens entre l'armateur et le marin. Il se produit lorsque l'armateur viole certaines de ses obligations fondamentales vis-à-vis du marin, s'agissant du rapatriement et du paiement du salaire restant dû ainsi que de la garantie des besoins essentiels à la vie, notamment, une alimentation convenable, un logement et des soins de santé. L'abandon sera réputé établi lorsque le capitaine du navire est laissé sans aucun moyen financier affecté à l'exploitation du navire;
■ **Garantie financière** Règle 2.5.2. 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.	4.1. Les armateurs devraient mettre en place un système de garantie financière conforme à ces directives.
Non spécifié	**6. Forme du système de garantie financière** 6.1. Le système de garantie financière peut prendre la forme de plans de sécurité sociale, d'assurance, de fonds national ou d'autres formes de garantie financière; 6.2. Outre ce qui est prévu par les dispositions du paragraphe 5.1, le système de garantie financière devrait prévoir: 1. un droit d'accès direct du marin au système de garantie financière; 2. une couverture suffisante des éléments constitutifs de l'abandon contenus dans ces directives; et 3. l'applicabilité du système de garantie financière à l'ensemble des gens de mer, quelle que soit leur nationalité.
Norme A2.5.5 *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.	5.1.1. les frais de rapatriement du marin, dont il doit être entièrement exonéré;
■ **Champ d'application du système de garantie financière**	
Coûts:	*Coûts:*
Principe directeur B2.5.1.3. En application de la norme A2.5, les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins:	5.1.2. la prise en charge du marin depuis le moment de l'abandon jusqu'au moment de son arrivée sur le lieu de rapatriement;
a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 du présent principe directeur;	5.2. Dans le cas ou l'armateur ne respecte pas ses obligations, le système de garantie financière devrait prévoir le rapatriement du marin par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion; la fourniture de nourriture et d'un logement au marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à ce qu'il arrive sur le lieu de rapatriement, ainsi que des soins de santé, le passage et le transport de ses effets personnels, et toute autre charge raisonnable.
b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination du rapatriement;	5.2. Voir ci-dessus.

Convention du travail maritime, 2006	Directives conjointes OIT/OMI
Non spécifié	5.1.3. Le paiement au marin de toute rémunération restant due et de tous droits contractuels; et
Non spécifié	5.4. Le paiement aux gens de mer de toute rémunération restant due devrait comprendre celui de tout salaire et autres droits acquis, conformément au contrat de travail et/ou au droit interne.
Non spécifié	5.1.4. Le paiement aux gens de mer des autres frais engagés pendant la période d'abandon et liés à celui-ci.
d) le transport de 30 kg de bagages personnels du marin jusqu'à la destination du rapatriement; et	5.2. Voir ci-dessus.
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.	5.2. Voir ci-dessus.
Non spécifié	5.2. Voir ci-dessus.
Non spécifié	5.3. La prise en charge du marin lorsqu'il est abandonné devrait comprendre: une alimentation adéquate, des vêtements, le logement, les soins de santé et autres nécessités élémentaires de la vie.
Non spécifié	6.2.1. Un droit d'accès direct du marin au système de garantie financière;
Implicite	6.2.2. une couverture suffisante des éléments constitutifs de l'abandon énoncés dans ces directives; et
Implicite	6.2.3. l'applicabilité du système de garantie financière à l'ensemble des gens de mer, indépendamment de leur nationalité.
■ **Certificats**	7. Certificats
Non spécifié	7.1. Les propriétaires de navires devraient veiller à ce que leurs navires océaniques effectuant des voyages internationaux aient à bord un certificat attestant de l'existence d'un système de garantie 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.
■ **Coordonnées**	
Non spécifié	4.2. Les propriétaires des navires devraient afficher à bord les coordonnées des personnes ou de l'entité responsables du traitement des créances visées par les présentes directives.

Annexe VI

Décès et lésions

Note – Le tableau ci-dessous n'affecte en rien la place dans la hiérarchie des normes ou le statut juridique des dispositions de la convention du travail maritime, 2006, par rapport aux *Directives conjointes OIT/OMI concernant les responsabilités des armateurs à l'égard des créances en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer*.

Convention du travail maritime, 2006	Directives conjointes OIT/OMI
Garantie financière	
A4.2.1 *b)* les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective;	4.1. Lorsqu'ils s'acquittent de leurs responsabilités en vue de fournir des conditions de travail sûres et décentes, les propriétaires de navires devraient disposer de mécanismes efficaces pour le versement d'une indemnisation en cas de mort ou de lésions corporelles. Les propriétaires de navires devraient veiller à ce que leurs navires soient couverts par une assurance effective satisfaisant aux dispositions des présentes directives.
Non spécifié	2.1.5. Le terme «assurance» signifie l'assurance effective ou autres formes de garantie financière destinées à couvrir les créances à l'encontre de propriétaires de navires qui répondent aux critères pratiques énoncés dans les présentes directives; et
Responsabilités de l'armateur	4.2. Les propriétaires de navires devraient prendre des mesures, lorsqu'une créance est produite, en vue de son règlement rapide. Les propriétaires de navires devraient également veiller à ce que toutes les créances contractuelles valides soient payées dans leur intégralité. Aucune pression ne devrait être exercée, de la part de leur représentant ou du représentant de leurs assureurs, en vue du versement d'un paiement inférieur au montant contractuel ou d'un paiement qui aille à l'encontre, de quelque manière que ce soit, des dispositions des présentes directives.
	4.2. Aucune pression ne devrait être exercée, voir ci-dessus.
	4.4. 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.
	Paiement des créances
	5.1. Nonobstant les dispositions du droit national, il est recommandé aux parties au règlement d'une créance contractuelle d'utiliser le modèle reçu et de décharge qui figure en appendice à la présente annexe.
Couverture d'assurance	
Règle 4.2.2. La présente règle est sans préjudice des autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer.	6.1.2. Les critères pratiques relatifs à l'assurance des créances devraient notamment prévoir que: les gens de mer reçoivent les sommes dues sans préjudice d'autres droits légaux, mais qu'un tel règlement peut être effectué en déduisant tous dommages et intérêts découlant de toute action en réparation d'une faute non contractuelle résultant du même événement;
Non spécifié	6.1.4. Les critères pratiques relatifs à l'assurance des créances devraient notamment prévoir que: les gens de mer devraient être notifiés à l'avance en cas d'annulation de l'assurance et être immédiatement informés si celle-ci n'est pas renouvelée; et
	6.1.5. l'assurance devrait couvrir le règlement de toutes les créances soumises pendant la période de validité du certificat.

Convention du travail maritime, 2006	Directives conjointes OIT/OMI
Certificats	7.1. Les propriétaires de navires devraient veiller à ce que leurs navires aient à bord un certificat délivré par l'assureur. Ce certificat devrait être affiché à un endroit bien visible dans les locaux d'habitation des gens de mer. 7.2. Si plus d'un assureur offre une couverture pour des créances, un certificat de chacun des assureurs est exigé. 7.3.8. Le certificat devrait au moins comporter: la période de validité de la garantie financière; et Annexe: modèle de reçu et de décharge.

Annexe

Modèle de reçu et de décharge pour les créances contractuelles

Navire: …….

Incident: …….

Marin/héritier du marin et/ou personne à charge:….....

Propriétaire du navire: …….

Je soussigné, [nom du marin] [nom de l'héritier du marin et/ou de la personne à charge] [1], accuse réception par la présente de la somme de [montant en devises] en acquittement de l'obligation du propriétaire du navire de payer une indemnisation contractuelle pour lésions corporelles et/ou mort en vertu du/de mon contrat de travail et dégage le propriétaire du navire de ses obligations en vertu dudit contrat.

Le paiement est effectué sans reconnaissance de responsabilité à l'égard de créances éventuelles et est accepté sans préjudice de nom/du droit du marin/héritier du marin et/ou personne à charge de faire valoir en justice toute créance pour négligence ou faute ou toute autre réparation légale pouvant être invoquée et découlant de l'événement susmentionné.

Daté: ..... …….

Marin/héritier du marin et/ou personne à charge: ……...

Signé: .....…..... ….....

Accusés de réception:

Propriétaire du navire/représentant du propriétaire du navire: Signé:.....

Assureur/représentant de l'assureur: Signé:.....

[1] Rayer les mentions inutiles.