

Organisation internationale du Travail

Organisation maritime internationale

Rapport final

**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, 2-6 mars 2009



Organisation internationale du Travail

Organisation maritime internationale

Rapport final

**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, 2-6 mars 2009

Copyright © Organisation internationale du Travail 2009

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

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

ISBN 978-92-2-222761-7 (imprimé)

ISBN 978-92-2-222762-4 (web pdf)

Première édition 2009

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

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

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

Les publications et les produits électroniques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubvente@ilo.org.

Visitez notre site Web: www.ilo.org/publns.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Tables des matières

	<i>Page</i>
Ouverture de la session.....	1
Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer	4
Préambule	8
Objectifs et principes généraux	8
Définition et champ d'application.....	8
Norme	10
Principe directeur	11
Annexe	11
Conclusion	11
Garantie financière pour les créances contractuelles en cas de maladies, accidents ou décès	11
Forme de l'instrument	17
Proposition de texte sur la garantie financière en cas d'abandon des gens de mer	17
Proposition de texte sur le traitement des créances contractuelles et de la garantie financière.....	21
Adoption du rapport et allocutions de clôture	25
 Annexes	
Annexe I.	27
Proposition de texte d'amendement à la convention du travail maritime, 2006, devant être soumis à la future Commission tripartite spéciale à des fins d'adoption, conformément à l'article XV de la convention du travail maritime, 2006.....	27
Norme – Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer	27
Principe directeur – Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer.....	28
Annexe XX	28
Annexe II.....	29
Proposition de texte d'amendement à la convention du travail maritime, 2006, devant être soumis à la future Commission tripartite spéciale à des fins d'adoption, conformément à l'article XV de la convention du travail maritime, 2006.....	29
Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles; garantie financière (nouveau)	29
Principe directeur B4.2	30
Annexe 4-I	30
Annexe III	31
Liste des participants.....	31

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 (ci-après dénommé groupe de travail mixte) a tenu sa neuvième session du 2 au 6 mars 2009 au siège de l'Organisation internationale du Travail à Genève, Suisse. M. Charles Darr (gouvernement des Etats-Unis) a présidé la réunion. La porte-parole des armateurs était M^{me} Edith Midelfart (Norvège), le porte-parole des gens de mer M. Brian Orrell (Royaume-Uni) et le porte-parole gouvernemental M. Neil Frank Ferrer (Philippines). La liste des participants figure à l'annexe III du présent document.
2. *Les termes de référence du groupe de travail mixte, tels qu'approuvés par le Conseil d'administration du BIT et la Commission juridique de l'OMI, s'énoncent comme suit:*
 - I. Le groupe de travail mixte OMI/OIT d'experts devra poursuivre son examen de la question de la garantie financière pour les membres d'équipage/gens de mer et leurs personnes à charge eu égard à l'indemnisation en cas de lésions corporelles, de décès et d'abandon.
 - II. Ce faisant, le groupe de travail mixte devra tenir compte des instruments pertinents de l'OMI et de l'OIT, y compris ceux actuellement à l'étude ou susceptibles d'être adoptés dans un proche avenir.
 - III. Il devra continuer à suivre le problème de l'abandon des membres d'équipage/gens de mer en tenant compte de toutes les informations pertinentes, y compris les solutions techniques disponibles pour la garantie financière.
 - IV. Il devra mener les discussions à bonne fin et convenir des principes pour faciliter la rédaction des dispositions obligatoires à inclure dans un ou des instrument(s) approprié(s).
 - V. Il devra présenter des recommandations appropriées à la Commission juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT.
3. M^{me} Elizabeth Tinoco, chef du Service des activités sectorielles, a ouvert la réunion en souhaitant la bienvenue aux participants au nom du Directeur général du BIT. Elle a déclaré que la crise économique porte atteinte aux transports maritimes internationaux, avec un risque encore accru d'abandon des gens de mer. La base de données sur l'abandon est régulièrement mise à jour. Les cas les plus récents reflètent peut-être le ralentissement des activités maritimes lié à une conjoncture commerciale difficile pour l'industrie des transports maritimes. A la huitième session, le groupe de travail mixte avait beaucoup œuvré en vue de solutions éventuelles aux problèmes d'abandon et d'indemnisation pour les créances en cas d'accidents et de décès des gens de mer. L'intervenante a encouragé le groupe de travail mixte à mener ses travaux à bonne fin lors de la présente session. Le rapport final sera présenté à la session du Conseil d'administration du BIT de novembre 2009, ainsi qu'à la session de la Commission juridique de l'OMI d'octobre 2009.
4. Le représentant de l'OMI, M. Gaetano Librando, directeur adjoint, chef, Section des traités et règlements, a rappelé que le groupe de travail mixte a été mis sur pied il y a plus de dix ans aux fins de garantir, via l'application d'instruments internationaux appropriés, les droits des gens de mer à une indemnisation convenable en cas de décès ou de lésions corporelles, ainsi qu'à une protection appropriée en cas d'abandon. Il a rappelé l'élaboration par le groupe de travail mixte de deux importantes résolutions et de directives y afférentes, dont l'objet est de fournir aux gens de mer et à leur famille la protection à laquelle ils ne pouvaient prétendre jusqu'alors dans un cas comme dans l'autre. L'abandon est inacceptable et il porte préjudice au recrutement et au maintien en poste des gens de mer qualifiés. Dans le contexte de crise financière mondiale actuelle, ce phénomène risque véritablement de devenir un problème majeur, et des solutions appropriées s'imposent au

plus vite. La neuvième session est convenue de résoudre les ultimes problèmes demeurés en suspens. L'intervenant a encouragé le groupe de travail mixte à adopter des principes destinés à faciliter la rédaction de dispositions obligatoires appropriées concernant l'indemnisation en cas d'abandon, de lésions corporelles et de décès, la forme de ces instruments restant à définir.

5. M^{me} Cleopatra Doumbia-Henry, directrice du Département des normes internationales du travail du BIT, a rappelé les termes de référence du groupe de travail mixte tels qu'approuvés par la Commission juridique de l'OMI en octobre 2008 ainsi que par le Conseil d'administration du BIT en novembre 2008. Elle a souligné que l'objectif de la neuvième session est d'obtenir un accord sur les principes régissant les futurs instruments obligatoires. Elle a rappelé aux experts la nécessité de mettre l'accent sur les aspects de contenu, de portée et d'approche. Elle a donné un aperçu des documents soumis. Le document mixte (IMO/ILO/WGLCCS 9/3) soumis par la Fédération internationale des transports maritimes (ISF) et par la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF) a été élaboré sur la base d'un «non-document» produit par les gouvernements des Etats-Unis et du Royaume-Uni. Le secrétariat mixte a tenu compte de l'approche développée dans ce «non-document», ainsi que des vues exprimées dans le document mixte ITF-ISF (IMO/ILO/WGLCCS 9/3), et il a produit deux documents (IMO/ILO/WGLCCS 9/1 et IMO/ILO/WGLCCS 9/2) susceptibles de servir de base aux débats de la présente réunion. En outre, le secrétariat de l'OIT a élaboré un document (ILO/IMO/WGPS/9/2009/4) énumérant les possibles choix envisagés pour examiner la question.
6. Le président a félicité les partenaires sociaux de leurs efforts visant à réduire les différences qui les opposent. Il a enjoint les participants à se concentrer sur les principes des futurs instruments. Sur proposition du président, la réunion est convenue que les deux documents (IMO/ILO/WGLCCS 9/1 et IMO/ILO/WGLCCS 9/2) présentés par le secrétariat mixte serviraient de base aux débats.
7. La porte-parole des armateurs a confirmé que le non-document préparé par les gouvernements des Etats-Unis et du Royaume-Uni a servi de base à la discussion et à l'accord entre les partenaires sociaux. Les membres du groupe des armateurs se sont montrés disposés à écouter et à examiner les suggestions formulées par ces gouvernements. Les deux documents préparés par le secrétariat mixte se sont révélés très utiles. L'oratrice a dit préférer un document établi en relation avec la convention du travail maritime (CTM, 2006) à un document qui prendrait la forme d'un instrument autonome. Etant donné que la CTM, 2006, fait suffisamment état de la question du rapatriement et de la garantie financière, elle s'est interrogée sur la nécessité d'ajouter une disposition supplémentaire sur l'abandon. Elle a identifié quelques points concernant l'abandon qui méritent d'être redéfinis: si l'instrument prenait la forme d'un instrument autonome, il conviendrait de déterminer la jauge limite; il est nécessaire d'exclure les navires engagés dans le transport maritime intérieur; et les droits et prestations à prendre en considération devraient se limiter aux frais de rapatriement ainsi qu'à l'entretien et au soutien nécessaires du marin à compter de la date de l'abandon, les autres coûts et prestations étant déjà couverts par d'autres instruments internationaux portant sur la saisie conservatoire des navires, les privilèges maritimes et l'insolvabilité des armateurs. L'intervenante a ensuite vivement recommandé l'inclusion d'une clause relative à la subrogation pour le prestataire de la garantie financière, et demandé au représentant du groupe international des Clubs P&I de commenter ce point. Elle a relevé que l'application du projet d'instrument sur la garantie financière eu égard à l'indemnisation en cas de lésions corporelles ou de décès se limite aux créances contractuelles. Se référant à l'obligation de ne pas exercer de pression sur un marin en vue de lui faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel, l'oratrice a, à l'inverse, insisté sur la nécessité de ne pas exercer de pression abusive sur l'armateur afin de lui faire payer une prestation supérieure au montant contractuel. Compte

tenu des options envisageables, elle a conclu en indiquant que le recours au formulaire modèle de reçu et de décharge ne devrait pas être obligatoire.

8. Le porte-parole des gens de mer a déploré l'occasion manquée de porter les travaux de l'OIT à l'attention des médias en refusant à une société de production de télévision l'accès à la présente réunion. Il a ensuite commenté les deux documents soumis par le secrétariat mixte. Faisant référence au document sur l'abandon (IMO/ILO/WGLCCS 9/1), il a souligné que la définition des gens de mer est trop restrictive en ce qui concerne l'abandon, étant donné que d'autres personnes peuvent également se trouver à bord du navire, par exemple les membres de la famille et les surnuméraires. Les salaires devraient eux aussi être inclus comme élément à fournir. La période à prendre en considération, à savoir trois ou quatre mois, pourrait faire l'objet d'un débat. L'intervenant a jugé nécessaire d'introduire une proposition de formulaire modèle au point 9. Se référant au document IMO/ILO/WGLCCS 9/2, il a souligné qu'au paragraphe 3 le terme «maladies» n'est pas mentionné sur le modèle de la CTM, 2006, et qu'il devrait être inclus dans les créances contractuelles. Le paragraphe 4 devrait indiquer la personne à laquelle doit être versée l'indemnisation contractuelle. Concernant l'attestation, l'orateur a estimé qu'il convient de la mentionner dans ce cas également. Il a suggéré de remplacer, à la règle 2.1, paragraphe 3, «Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent» par «Nonobstant la législation et la pratique du Membre», à des fins de cohérence avec la résolution.
9. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a estimé que, dans le contexte de crise financière actuelle, davantage de compagnies maritimes pourraient faire faillite, pour plusieurs raisons. Il s'est félicité du soutien exprimé par la Commission juridique de l'OMI en faveur des travaux de son groupe. La crise financière actuelle a donné lieu à une prise de conscience accrue de la nécessité d'élaborer un instrument obligatoire.
10. Le représentant du gouvernement des Philippines a fait observer que les deux documents du secrétariat mixte rendent fidèlement compte des arguments énoncés dans les autres documents ainsi que des travaux antérieurs du groupe de travail mixte.
11. Le représentant du gouvernement de la France a attiré l'attention sur de nouveaux cas d'abandon dans les ports de son pays, phénomène qui prend davantage d'ampleur à mesure qu'augmente le nombre des faillites. Il a appuyé la position des Etats-Unis concernant la nécessité de s'entendre de toute urgence sur des solutions contraignantes qui soient viables.
12. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a estimé que les travaux du groupe de travail mixte devraient aller dans le sens de la résolution adoptée par la Conférence internationale du Travail. Il s'est prononcé en faveur d'une norme assortie de principes directeurs à inclure dans la CTM, 2006, qui devrait entrer en vigueur en 2011 et être largement ratifiée. Les pêcheurs devraient eux aussi être couverts par des mesures similaires. L'intervenant a suggéré que l'instrument porte également sur les bateaux de pêche. Il a approuvé une certaine souplesse concernant la forme du dispositif de garantie financière avec une limite qui serait fixée à un niveau raisonnable.
13. Les représentants des gouvernements du Royaume-Uni et de Chypre ont souligné la nécessité d'achever de toute urgence les travaux du groupe de travail mixte, compte tenu du climat économique actuel et de ses effets négatifs sur l'industrie des transports maritimes.

Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer

14. Un représentant du gouvernement des Philippines, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a signalé que ce dernier avait orienté ses débats sur des questions de principe et atteint un consensus sur un certain nombre de points importants. Si quelques désaccords subsistaient, le groupe gouvernemental a dans l'ensemble approuvé le document du secrétariat mixte. Le porte-parole du groupe gouvernemental a exposé dans le détail le texte du projet d'instrument proposé concernant les points suivants:

- *Objectifs et principes généraux, paragraphe 2:* Les gouvernements ont approuvé le principe selon lequel le même ensemble de circonstances ne devrait pas donner lieu à un double recouvrement, ou une double indemnité. Il semblerait que ce concept pourrait être renforcé en remplaçant les mots «devrait» par «devra». Aucune idée bien arrêtée n'ayant été exprimée sur les termes à utiliser («double recouvrement» ou «double indemnité»), le groupe gouvernemental a décidé de laisser au secteur le choix de la terminologie la plus appropriée et a demandé l'avis du groupe international des Clubs P&I.
- *Définition et champ d'application, question de l'extension des dispositions aux bateaux de pêche:* Un consensus a été atteint sur le fait que les bateaux de pêche devraient être exclus du champ d'application du projet d'instrument en raison de la spécificité du secteur.
- *Définition et champ d'application, définition de «gens de mer» au paragraphe 1 b):* Il a été convenu de maintenir telle quelle la définition de «gens de mer», le groupe des gens de mer jugeant toutefois cette définition trop restrictive.
- *Définition et champ d'application, paragraphe 2:* Il a été décidé de conserver le libellé existant au motif que, si les dispositions devaient être incluses dans la CTM, 2006, la question de la jauge brute ne poserait plus problème et que, si les dispositions devaient prendre la forme d'un instrument autonome, elle serait l'un des derniers points à débattre avant la prochaine discussion consacrée à cet aspect.
- *Définition et champ d'application, paragraphe 5:* Les gouvernements ont approuvé l'idée du contrôle par l'Etat du port et se sont félicités de la formulation de cette disposition dans le projet d'instrument.
- *Norme, paragraphe 2:* Un consensus a été atteint sur le libellé de la disposition, sous réserve de remplacer, à des fins de rédaction, le membre de phrase «un navire battant son pavillon» par «un navire battant le pavillon de l'Etat partie», ou par un libellé similaire.
- *Norme, paragraphe 3:* Il a été convenu d'ajouter le membre de phrase suivant entre crochets à la fin de l'alinéa c): «[, et notamment n'a pas versé les salaires contractuels pendant au minimum deux mois]».
- *Norme, paragraphe 4:* Malgré le souhait du groupe des gens de mer d'ajouter le terme «salaires» dans la liste des points énumérés, les gouvernements ont proposé de conserver le libellé actuel inchangé.
- *Norme, paragraphes 5-11:* Il a été convenu de conserver telles quelles, pour l'instant, les dispositions relatives au certificat de garantie en cas d'abandon. Il a été estimé que, si les preuves documentaires sont utiles, il convient toutefois de prévoir une certaine souplesse et de réduire la charge administrative que représente l'émission de certificats multiples. Les gouvernements ont estimé que le certificat de garantie en cas

d'abandon devrait être intégré dans le certificat de travail maritime, ce qui aboutirait à modifier sensiblement les dispositions pertinentes en temps voulu, à des fins de conformité avec la CTM, 2006.

- *Norme, paragraphe 13 a)*: Au terme d'un long débat, aucun consensus n'a pu être atteint. Le groupe gouvernemental a décidé de conserver tous les crochets dans le texte.
- *Principe directeur, paragraphe 1*: Les gouvernements ont jugé la disposition importante et ont décidé de la conserver dans le texte. Un gouvernement a suggéré de déplacer le paragraphe vers la section *Norme*.

15. Au nom des employeurs de l'industrie de la pêche dans le groupe des armateurs, un membre employeur a rappelé les préoccupations des membres de son groupe au sujet de la proposition d'appliquer le projet de dispositions aux bateaux de pêche, ce qui pose en tout premier lieu le problème de la représentation. L'ISF a clairement indiqué qu'elle ne représente pas l'industrie de la pêche, et que les propriétaires de bateaux de pêche ne seraient pas concernés par la procédure d'amendement énoncée à l'article XV de la CTM, 2006. En outre, la convention a été élaborée pour l'industrie des transports maritimes et non pour l'industrie de la pêche, et la CIT a mis au point un instrument propre au secteur de la pêche, à savoir la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007. La CTM, 2006, ne comporte pas de définition des termes «pêcheur», «propriétaire de bateau de pêche» et «bateau de pêche», et elle se réfère à la jauge brute et non à la taille du navire. Il serait donc préférable d'élaborer un instrument séparé portant sur l'abandon des pêcheurs, conformément à la convention n° 188.
16. Le secrétaire du groupe des gens de mer a partagé l'avis que l'industrie de la pêche a des caractéristiques spécifiques. La convention n° 188 est l'aboutissement de trois discussions sur une question complexe tenues lors de la Conférence. L'exclusion générale des bateaux de pêche de la CTM, 2006, et leur inclusion eu égard à la question de l'abandon peuvent être source de confusion. L'intervenant a souhaité obtenir des éclaircissements sur la procédure d'amendement à la convention n° 188 en vue de l'inclusion de l'abandon.
17. En conclusion, le président a constaté qu'un consensus s'était dégagé sur le fait de ne pas étendre aux bateaux de pêche le texte proposé relatif à la garantie financière en cas d'abandon.
18. Le porte-parole des gens de mer a fait observer qu'au *paragraphe 2* de la section *Objectifs et principes généraux* la phrase concernant le double recouvrement prête à confusion, et il s'est félicité des éclaircissements apportés sur les répercussions de ce phénomène en droit civil. Les membres de son groupe se sont, sur le principe, entendus sur la définition actuelle de «gens de mer» ou «marin» telle qu'énoncée au *paragraphe 1 b)* de la section *Définition et champ d'application*, tout en signalant qu'en cas d'abandon les personnes autres que les gens de mer se trouvant à bord du navire, par exemple les épouses des marins ou les surnuméraires, auraient également besoin d'être rapatriées. Pour ce qui est du *paragraphe 2* de la section *Définition et champ d'application*, le porte-parole des gens de mer s'est opposé à l'exclusion des navires d'une jauge brute inférieure à 500, au motif que ces navires peuvent être engagés dans le commerce intérieur et que, dans certains pays, l'abandon dans un port donné peut impliquer un long voyage de retour. Les membres de son groupe se sont également interrogés quant aux répercussions des *paragraphes 5 et 6* de la section *Définition et champ d'application*, qui traitent respectivement du contrôle par l'Etat du port et du non-octroi d'un traitement plus favorable, et il a indiqué que, si ces dispositions devaient être incluses dans la CTM, 2006, il n'y aurait pas lieu de conserver lesdits paragraphes. Concernant le *paragraphe 4* de la section *Norme*, le porte-parole des gens de mer est convenu d'accepter le libellé tel quel sans y inclure le terme «salaires», pour autant que la nouvelle phrase telle que proposée par le groupe gouvernemental soit

ajoutée au *paragraphe 3 c)* de la section *Norme*. Les membres de son groupe ont estimé que les *paragraphes 5 à 11* de la section *Norme* ne mentionnent pas clairement l'entité responsable de la délivrance du certificat de garantie en cas d'abandon, à savoir l'autorité compétente ou le prestataire de la garantie financière. Se référant à l'application du jaugeage au *paragraphe 5*, le porte-parole des gens de mer s'est demandé si les navires d'une jauge inférieure à un certain tonnage n'ayant pas l'obligation d'avoir à bord un certificat sont néanmoins tenus de fournir une garantie financière. Le groupe des gens de mer s'est montré profondément déçu par la décision du groupe gouvernemental concernant le maintien entre crochets de l'ensemble du *paragraphe 13 a)* de la section *Norme*, compte tenu qu'il avait été clairement accepté au cours de précédentes réunions que les droits en suspens devaient englober les salaires accumulés. Le porte-parole des gens de mer a en outre déclaré que les membres de son groupe étaient disposés à déplacer le *paragraphe 1* de la section *Principe directeur* vers la section *Norme*, et constaté que le groupe gouvernemental avait accepté le formulaire modèle figurant en *annexe*.

19. La porte-parole des armateurs a jugé la définition de «gens de mer» ou «marin» acceptable au motif qu'elle est fondée sur la CTM, 2006, et indiqué que les membres de son groupe avaient accepté le document en l'état, sans formuler de commentaires au sujet du volume de la jauge. Se référant aux *paragraphes 5 et 6* de la section *Définition et champ d'application*, un expert du groupe des armateurs a estimé judicieux d'insérer le *paragraphe 6* dans le document mixte ISF-ITF, mais non le *paragraphe 5*. Concernant la section *Norme*, la porte-parole des armateurs n'a pas jugé nécessaire de conserver les *paragraphes 5 à 11* dès lors que le texte est inclus dans la CTM, 2006. Les membres de son groupe n'ont pas formulé de commentaires au sujet du *paragraphe 13*, étant entendu que le libellé devra être finalisé sous une autre forme.
20. Le porte-parole du groupe gouvernemental a laissé entendre que la question du «double recouvrement» pouvait être clarifiée par le Bureau. A l'instar des «gens de mer», ce terme est défini dans la CTM, 2006. La question de la limite de la jauge se résoudrait d'elle-même si le texte était inséré dans la CTM, 2006. Les gouvernements se sont montrés favorables au contrôle par l'Etat du port et ont estimé que le *paragraphe 5* de la section *Définition et champ d'application* pouvait être supprimé si l'option de la CTM, 2006, était retenue. Le lien entre les *paragraphes 5 et 6* n'a pas été débattu au sein du groupe. Quant aux *paragraphes 5 à 11* de la section *Norme*, le groupe a approuvé le principe de la certification, sans pour autant avoir examiné en détail les divers paragraphes. Il n'a pas réussi à s'entendre sur la suppression des crochets au *paragraphe 13 a)*. Enfin, il est convenu de déplacer le *paragraphe 1* de la section *Principe directeur* vers la section *Norme*.
21. Le porte-parole des gens de mer s'est déclaré prêt à revenir sur la déception des membres de son groupe au sujet des crochets au *paragraphe 13 a)*, étant donné qu'ils sont tirés du document mixte ISF-ITF. Il a expliqué qu'il n'y avait pas eu d'accord avec le groupe des armateurs quant à la question de savoir si cette disposition fait référence à une période de trois ou quatre mois, d'où le maintien des crochets dans le document mixte ISF-ITF. Il a déclaré que les membres de son groupe approuvaient la définition de «gens de mer» ou «marin», en précisant toutefois qu'il arrive communément que d'autres personnes, par exemple les épouses des marins ou les inspecteurs du navire, se trouvent à bord et qu'elles doivent elles aussi être rapatriées.
22. La porte-parole des armateurs a déclaré que les membres de son groupe avaient souscrit à la proposition de déplacer le *paragraphe 1* de la section *Principe directeur* vers la section *Norme*. Des dispositions doivent être prises pour les personnes autres que les gens de mer se trouvant à bord du navire. Toutefois, pour les salaires et autres droits en suspens, il convient de fixer des limites, à la fois en termes de durée et de degré. Les gens de mer doivent réclamer leurs arriérés de salaires dans les plus brefs délais si ces derniers ne leur ont pas été versés en temps voulu. Les armateurs ont admis l'importance du rapatriement.

Les gens de mer doivent être protégés contre les employeurs ne répondant pas aux normes. Toutefois, le groupe n'a pu se résoudre à accepter la suppression des crochets au *paragraphe 13 a)*, notamment eu égard à la limitation de durée.

23. Le porte-parole des gens de mer a souligné qu'à la huitième session l'inclusion des salaires et de la limite eu égard à la durée de paiement avait été approuvée à une écrasante majorité, faisant ainsi l'objet d'un accord (Rapport final de la huitième session, paragraphes 65-67).
24. Un représentant du Bureau a expliqué que le projet d'instrument avait été élaboré soit pour venir s'intégrer dans la CTM, 2006, soit pour être un instrument autonome. Le Bureau a proposé une solution pour définir les «gens de mer» sur la base de la CTM, 2006, étant entendu que le texte définitif dépendra de l'issue des débats sur la forme de l'instrument. Les paragraphes 5 à 11 contiennent également des éléments fondés sur la CTM, 2006, et méritent eux aussi d'être adaptés dès lors que la décision concernant la forme de l'instrument aura été prise.
25. Le porte-parole du groupe gouvernemental a mis en évidence la position de son groupe sur les quatre points suivants. Tout d'abord, un consensus s'est dégagé sur le lien entre le paragraphe 13 *a)* et le paragraphe 3 *c)*. Ensuite, une écrasante majorité s'est prononcée en faveur de la suppression des crochets au paragraphe 13 *a)*. Troisièmement, un consensus a été atteint sur le maintien des crochets au paragraphe 13 *a)* en ce qui concerne les limites de trois ou quatre mois. A cet égard, l'orateur a déclaré que la majorité est favorable à trois mois, mais qu'il serait souhaitable de connaître l'avis des partenaires sociaux sur cette question. Enfin, une écrasante majorité a plébiscité l'ajout d'un texte visant à clarifier «les droits contractuels en suspens des gens de mer et autres droits découlant de la législation de l'Etat du pavillon».
26. Le représentant du gouvernement du Danemark a rappelé sa position déjà exprimée à la huitième session, à savoir qu'il ne saurait partager la position de l'écrasante majorité des gouvernements. Il craint que les gouvernements n'aient à résoudre les conflits entre armateurs et gens de mer sur les questions de salaires. Les salaires doivent être couverts en cas d'insolvabilité de l'armateur.
27. La porte-parole des armateurs a déclaré que son groupe ne pouvait souscrire aux vues des gouvernements, estimant qu'il n'y a pas de lien entre le paragraphe 13 et le paragraphe 3, et qu'il était favorable au maintien des crochets au paragraphe 13 *a)*.
28. Le porte-parole des gens de mer a demandé aux armateurs de préciser si leurs objections concernant les salaires sont liées à la limitation à trois ou quatre mois. Il a rappelé aux armateurs leur engagement antérieur à informer les gens de mer de leur position sur cette question. Les gens de mer ont estimé que les paragraphes 13 *a)* et 3 *c)* sont liés. Au paragraphe 3 *c)*, une période de deux mois serait appropriée, tandis qu'une durée plus longue serait nécessaire au paragraphe 13 *a)*. Ils ont souscrit aux vues des gouvernements sur les droits en suspens. Ils se sont montrés plus favorables à une limite de quatre mois, trois mois étant un minimum.
29. La porte-parole des armateurs a souligné que la CTM, 2006, prévoit que les salaires seront versés jusqu'à ce que le rapatriement soit effectué. Les autres salaires ne devraient pas être couverts. Le dispositif de garantie financière doit être spécifique. Les gens de mer ne devraient pas permettre que les salaires continuent de s'accumuler, et il convient de fixer des limites à cet égard. L'intervenante a rappelé qu'il existe des instruments internationaux qui traitent des privilèges maritimes, de la saisie conservatoire des navires et de l'insolvabilité des armateurs.
30. Les participants à la réunion ont ensuite examiné le texte du projet d'instrument, qui sera révisé en conséquence par le secrétariat mixte.

Préambule

31. La porte-parole des armateurs a estimé qu'un préambule n'est pas nécessaire dès lors que la question sera traitée dans le cadre d'une révision de la CTM, 2006.
32. Le porte-parole des gens de mer a répondu que, compte tenu de la position des armateurs sur les salaires, les membres de son groupe ne sont plus convaincus que l'inclusion du projet d'instrument dans la CTM, 2006, soit la meilleure marche à suivre, auquel cas un préambule se révélerait nécessaire.

Objectifs et principes généraux

33. Les partenaires sociaux sont convenus que le paragraphe 2 mérite d'être clarifié, en particulier l'expression «le même ensemble de circonstances».
34. Le représentant du gouvernement de la France a suggéré que «le même ensemble de circonstances» signifie que la même créance ne devrait pas donner lieu à un double recouvrement.
35. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a déclaré que la garantie financière ne devrait pas porter atteinte à d'autres droits résiduels.
36. Sur la base de la discussion, une nouvelle formulation pour la deuxième phrase de ce paragraphe a été soumise par le secrétariat mixte au groupe de travail mixte. Ce paragraphe a été libellé comme suit: «Toutefois, la législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu du présent [instrument] peuvent être compensées par les sommes reçues d'autres sources découlant de ces droits, créances et recours en relation avec l'abandon.»
37. Suite à une question de la porte-parole des armateurs, un débat s'est engagé pour déterminer si le mot «peut» est approprié dans ce contexte, ou si «devra» serait préférable. Les gens de mer ainsi que plusieurs gouvernements, parmi lesquels la République de Corée, les Etats-Unis et la France, ont préféré «peut». L'instrument devrait être flexible dans son application tout en atteignant les objectifs requis. Il a été décidé de conserver «peut» dans cette phrase.
38. Il a également été décidé de ne pas faire figurer cette deuxième phrase dans un paragraphe séparé et de supprimer «toutefois» en début de phrase. En outre, suite à une question du représentant du gouvernement des Bahamas, le groupe de travail mixte a estimé que la deuxième phrase traite convenablement de la question d'éviter la possibilité d'un «double recouvrement».
39. Compte tenu de ces considérations, le paragraphe 2 a été approuvé par le groupe de travail mixte.

Définition et champ d'application

40. La porte-parole des armateurs a suggéré que, si le texte devait prendre la forme d'un document autonome, il serait judicieux d'importer l'article II, paragraphes 2 et 5, de la CTM, 2006, pour garantir en particulier la consultation avec les partenaires sociaux. Le porte-parole des gens de mer a constaté que ces consultations n'ont pas de raison d'être dans le cadre d'un instrument autonome. Les partenaires sociaux n'occupent pas de position particulière dans d'autres organisations. Si aucun accord ne devait être atteint sur

la question des salaires, les gens de mer n'accepteraient pas que l'instrument soit adopté au sein de l'OIT; c'est pourquoi une disposition sur la consultation se révélerait inutile.

41. Concernant le *paragraphe 2*, le porte-parole des gens de mer a souligné que l'instrument devrait couvrir les navires d'une jauge brute inférieure à 500, les gens de mer embarqués à bord de ces navires étant exposés au même risque d'abandon et ne pouvant être laissés sans protection. La porte-parole des armateurs a rappelé que les questions de jaugeage avaient déjà fait l'objet d'un accord précédemment. Quant à la suggestion d'un représentant du Bureau d'insérer un lien avec la CTM, 2006, le représentant du gouvernement des Etats-Unis a estimé que cette question pouvait être résolue sans référence à la CTM, 2006, conformément à la proposition soumise par son gouvernement à la septième session. Il a été convenu de reporter ce débat en attendant la décision de la réunion sur la forme que devrait prendre le projet de dispositions.
42. La porte-parole des armateurs a recommandé l'insertion au *paragraphe 3* d'un libellé similaire à celui de l'article II, paragraphe 4, de la CTM, 2006, qui exclut expressément les navires affectés à la pêche de son champ d'application. Le porte-parole des gens de mer s'y est opposé au motif que, si l'on peut concevoir d'exclure l'industrie de la pêche dès lors que les dispositions s'intègrent dans la CTM, 2006, ces dernières peuvent cependant couvrir la pêche si la réunion décide qu'elles devraient prendre la forme d'un instrument autonome ne relevant pas de l'OIT. Le libellé ne saurait être amendé tant qu'aucune décision n'aura été prise sur la forme de l'instrument.
43. Le président a rappelé les vues du groupe gouvernemental, selon lesquelles l'industrie de la pêche est un secteur différent qui ne devrait pas relever du présent débat. Au nom des employeurs de l'industrie de la pêche dans le groupe des armateurs, un membre employeur a souligné la nécessité de traiter la question de l'abandon dans le secteur de la pêche. Or, si l'industrie des transports maritimes et l'industrie de la pêche étaient traitées dans le même instrument, des difficultés pourraient se poser au moment de définir certains termes car l'applicabilité des dispositions varie considérablement d'un secteur à l'autre. L'intervenant a donc vivement recommandé un instrument séparé pour la pêche, lié à la convention n° 188. La réunion a décidé de revenir sur cette question ultérieurement.
44. En référence aux précédents commentaires sur les *paragraphes 5* et *6*, un membre armateur a déclaré que, si l'on devait opter pour un instrument autonome, le texte devrait être revu afin de prévenir tous retards et immobilisations abusifs, comme le prévoit la CTM, 2006.
45. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a rappelé que la proposition soumise par son gouvernement à la septième session concernait des mécanismes énoncés dans la dernière convention de l'OMI sur l'enlèvement des épaves, qui visent à garantir la mise en œuvre des responsabilités des parties au port d'entrée. Il a vivement recommandé de suivre ces propositions si le projet de dispositions devait prendre la forme d'un instrument autonome de l'OMI.
46. Au terme d'une discussion au sein du bureau de la réunion, le président a fait savoir qu'un accord de principe sur la question des salaires avait été atteint. Le porte-parole des gens de mer a expliqué que le désaccord au sujet de la suppression des crochets au paragraphe 13 a) de la section *Norme* avait abouti à un revirement au sein de son groupe, désormais favorable à un instrument autonome, ce qui impliquait un nouvel examen de toutes les dispositions précédemment débattues. La résolution sur la question primordiale des salaires a permis aux gens de mer de revenir à leur préférence initiale, à savoir un texte qui serait intégré sous forme d'amendement à la CTM, 2006. La porte-parole des armateurs a rappelé que son groupe avait toujours privilégié l'option de la CTM, 2006. Le président a conclu que le document devrait donc être débattu en gardant à l'esprit une éventuelle inclusion de ses dispositions dans la CTM, 2006.

Norme

47. Le groupe de travail mixte a approuvé le *paragraphe 2*, pour autant que soit résolu le problème rédactionnel mineur concernant l'expression «un navire battant son pavillon».
48. Pour ce qui est du *paragraphe 3*, les partenaires sociaux n'ont pas exprimé d'objections à l'amendement préalablement proposé par le groupe gouvernemental, qui vise à ajouter à la fin de l'alinéa c) «, et notamment n'a pas versé les salaires contractuels pendant au minimum deux mois». Une représentante du gouvernement du Danemark n'a pas souscrit à cette proposition au motif que, selon son gouvernement, le non-paiement de deux mois de salaire par l'armateur ne constitue pas un abandon. Le groupe de travail mixte a approuvé le *paragraphe 3* tel qu'amendé.
49. Au vu des commentaires précédents au sujet des *paragraphes 5 à 11*, le président a conclu que, si les dispositions devaient être intégrées sous forme d'amendement à la CTM, 2006, il y aurait un accord de principe visant à intégrer lesdites dispositions dans le processus de certification des conditions du travail maritime et à les réviser en conséquence à des fins d'harmonisation avec la CTM, 2006. Si les dispositions devaient prendre la forme d'un instrument autonome, il conviendrait d'en débattre dans un autre cadre.
50. Concernant le *paragraphe 13*, le compromis suivant a été atteint au sujet du libellé de l'alinéa a), suite aux consultations tenues lors d'une réunion du bureau: «a) les salaires en suspens et autres droits liant l'armateur au marin, tels que prévus dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, ne doivent pas excéder quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens,».
51. Une représentante du gouvernement du Danemark a rappelé que le nouveau libellé ne tient pas compte des préoccupations de son gouvernement au sujet de la question des salaires. Le représentant du gouvernement de la Belgique a noté le lien entre les paragraphes 3 c) et 13 a) de la section *Norme* et, au nom de son gouvernement, il a choisi de ne pas se prononcer sur le libellé proposé. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a donné son accord de principe pour ce texte, tout en précisant qu'il privilégiait la limite de trois mois plutôt que quatre, dès lors que la convention (n° 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, prévoit une durée de trois mois, et que la législation existante prévoit la fourniture d'une garantie financière durant trois mois. L'orateur a déclaré que la possibilité d'un amendement de la législation serait examinée.
52. Le groupe de travail mixte a approuvé le nouveau libellé de l'alinéa a) sans crochets, en tenant compte des réserves émises par certains gouvernements. Par ailleurs, le président a précisé que la différence entre le nombre de mois indiqué au *paragraphe 3 c)* et au *paragraphe 13 a)* s'explique par les différences d'intention des deux dispositions. L'objet du *paragraphe 3* est d'identifier le moment où l'abandon se produit, tandis que le *paragraphe 13* définit la portée de la garantie financière à fournir en cas d'abandon. Il est nécessaire d'accorder un délai entre la reconnaissance de la situation d'abandon et la limite de la garantie financière. Le groupe de travail mixte a approuvé les alinéas b) et c) du *paragraphe 13* sans amendement.
53. Se référant au *paragraphe 14*, le représentant du gouvernement des Etats-Unis a fait part de ses préoccupations concernant le fait que le «domicile du marin» est désigné comme la seule destination du rapatriement, ce qui peut constituer une déviance par rapport à la norme A2.5 2) c) de la CTM, 2006, ou compliquer le processus d'intégration du texte dans la CTM, 2006, ou encore être un obstacle au recours à la procédure d'amendement accélérée énoncée à l'article XV.

-
54. La porte-parole des armateurs et le porte-parole des gens de mer ont expliqué que, si les gens de mer ont normalement le droit de choisir parmi les destinations du rapatriement convenues, le rapatriement au «domicile du marin» (qui n'est pas nécessairement identique au pays de la nationalité) est le lieu le plus approprié dans le cas spécifique de l'abandon, où l'armateur n'existe plus. Un représentant du Bureau a confirmé qu'une décision selon laquelle un marin devrait être rapatrié à son domicile dans les seules circonstances de l'abandon ne constitue pas un obstacle. La norme A2.5 2) c) ne spécifie pas la destination du rapatriement, et les choix de destinations du rapatriement sont énumérés dans les principes directeurs. Le paragraphe 14 a été adopté sans amendement.
55. Par ailleurs, le groupe de travail mixte a donné son accord de principe pour le texte relatif à la subrogation et au droit de recours proposé par le groupe international des Clubs P&I, sous réserve qu'il soit reformulé à des fins d'harmonisation avec les dispositions pertinentes de la CTM, 2006.

Principe directeur

56. Le groupe de travail mixte est convenu de conserver le texte du *paragraphe 1* inchangé et de le déplacer vers la section *Norme*.

Annexe

57. Le groupe de travail mixte a approuvé l'annexe telle quelle, sous réserve de toute révision ultérieure nécessaire découlant de l'intégration des dispositions pertinentes dans le processus de certification de la CTM, 2006.

Conclusion

58. Après examen de la proposition d'un projet de texte sur la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, le groupe de travail mixte a demandé au secrétariat mixte de préparer un document révisé incorporant les changements approuvés au cours de la discussion.

Garantie financière pour les créances contractuelles en cas de maladies, accidents ou décès

59. Le porte-parole du groupe gouvernemental a présenté un compte rendu des consultations des gouvernements sur le texte traitant de la garantie financière pour les gens de mer et leurs personnes à charge eu égard aux créances contractuelles en cas de maladies, accidents ou décès. Le groupe a estimé que ce texte devrait, en temps opportun, être incorporé dans la CTM, 2006. Il est donc essentiel de mettre l'accent sur la cohérence et l'harmonisation avec les dispositions de la CTM, 2006, existantes. L'orateur a fourni des détails sur les changements suggérés par son groupe au sujet du texte de la nouvelle norme A4.2.2 proposée, qui s'énoncent comme suit:
- *Paragraphe 1*: Suite à un débat approfondi, le groupe est convenu de conserver le texte inchangé. Le représentant du gouvernement du Danemark a proposé d'ajouter à la fin du paragraphe la phrase suivante entre crochets: «Si un Membre applique les dispositions sur la responsabilité de l'armateur énoncées dans la norme A4.2.1 de sorte que les créances des gens de mer puissent être fondées directement sur la

législation nationale, ce sont les créances découlant de la législation nationale qui seront appliquées par les dispositions de ladite norme.».

- *Paragraphe 3:* Le groupe gouvernemental a donné son accord de principe pour ce libellé, tout en cherchant à comprendre pourquoi il n'est fait aucune référence aux maladies. Un membre gouvernemental a proposé d'insérer à l'alinéa c) les mots «ou similaire» entre crochets à la suite de «paiement provisoire», de façon à tenir compte de la législation nationale.
- *Paragraphe 4:* Les gouvernements n'ont pas réussi à s'entendre sur la décision de maintenir ou non les crochets. Il a été suggéré d'inclure entre crochets une référence à «leurs parents les plus proches» à la suite de «par les gens de mer concernés».
- *Paragraphe 5:* Le groupe gouvernemental a approuvé le principe de la notification préalable du marin, dès lors qu'il est essentiel que ce dernier soit informé de l'annulation ou du non-renouvellement de la garantie financière. Une discussion approfondie s'est tenue pour tenter de désigner l'entité qui sera chargée d'adresser cette notification (par exemple le prestataire de la garantie financière, l'Etat du pavillon ou l'armateur), sans qu'un accord ait pu être obtenu.
- *Paragraphe 7:* Le groupe gouvernemental a souhaité obtenir des éclaircissements sur le problème que pose ce paragraphe entre crochets.

- 60.** Le groupe de travail mixte est convenu, comme ce fut le cas pour l'abandon, d'exclure les pêcheurs du champ d'application du projet de texte portant sur les créances contractuelles.
- 61.** En ce qui concerne le *paragraphe 1* de la nouvelle *norme A4.2.2*, un membre armateur a fait part de sa préoccupation au sujet de la définition de «créance contractuelle», estimant qu'il conviendrait de l'harmoniser avec le libellé de la règle 4.2 1). La définition suivante a donc été suggérée par les partenaires sociaux en remplacement de la définition initiale: «Aux fins de la présente norme, le terme “créance contractuelle” signifie toute créance liée aux maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime, ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat ou d'une convention collective applicable.». En outre, il pourrait être fait référence à la législation nationale, comme le prévoit le projet de texte. Le porte-parole des gens de mer a par ailleurs déclaré que le projet de texte omet de mentionner les «décès» et qu'il convient d'ajouter «pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime», comme l'énonce la règle. Il est nécessaire d'harmoniser le projet de dispositions avec la CTM, 2006, et d'insister sur l'importance de reprendre le libellé dans la règle 4.2 étant donné que, pour la première fois, deux normes figureront sous la même règle. Les gens de mer n'ont pas souscrit à la proposition des armateurs visant à faire référence à la législation nationale.
- 62.** Une représentante du Bureau a signalé que la règle 4.2 offre le cadre juridique général et que rien ne s'oppose à ce qu'il y ait deux normes issues de la même règle, pour autant que cela se justifie. Le processus de reformulation du libellé permettra de réexaminer cette approche. L'oratrice a toutefois préconisé l'inclusion d'une référence aux «décès» et du membre de phrase «pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime», par souci d'harmonisation avec la règle et afin de remédier à cette omission.
- 63.** Le représentant du gouvernement de la Norvège a soulevé la question de l'interdépendance entre la norme A4.2 existante et la norme A4.2.2 proposée. Si la norme existante ne tient compte que de la législation nationale, la norme A4.2.2 telle que proposée par le Bureau mentionne la législation nationale «ou d'autres mesures donnant effet à la norme A4.2.1», ce qui semble étendre l'application au-delà de la CTM, 2006. L'intervenant s'est demandé

si la norme A4.2.2 proposée est complémentaire de la norme existante ou si elle a pour objet de s'y substituer, et il a signalé les risques de contradiction avec la CTM, 2006.

64. Une représentante du Bureau a déclaré que le paragraphe 1 de la norme proposée a pour objet de tenter de définir, pour l'application du paragraphe suivant, le terme «créance contractuelle», qui est mentionné pour la première fois. Se référant à la norme A4.2 1) b), l'intervenante a souligné que le paragraphe 1 de la norme A4.2.2 proposée ne devrait pas porter atteinte aux obligations résultant de la norme existante, et qu'il pouvait être au besoin supprimé. De même, le représentant du gouvernement de la France a estimé que les créances contractuelles peuvent aller au-delà de la responsabilité de l'armateur telle qu'énoncée par la norme A4.2 existante. A ses yeux, la norme A4.2.2 proposée est complémentaire de la norme A4.2 existante.
65. Le représentant du gouvernement du Danemark a jugé utile de définir la notion de créances contractuelles, encore qu'il faille tenir compte de l'existence de différents dispositifs. Il a demandé des éclaircissements concernant le lien entre la notion de créances contractuelles et la norme A4.2 existante. Au Danemark, le concept de créance est différent car une créance ne peut découler d'un contrat mais de la législation nationale assurant l'application de cette prescription. La législation danoise couvre tous les gens de mer, y compris les non-résidents. En vertu du système danois, tous les employeurs doivent cotiser à un régime d'assurance obligatoire qui couvre tous les accidents. Les employeurs refusant de verser leur contribution à ce système seront condamnés à une amende, ce qui ne privera pas pour autant les gens de mer de leur couverture car le régime d'assurance national en assume la responsabilité. Le Danemark souhaiterait obtenir la confirmation que le texte de la norme A4.2.2 n'impose pas aux gouvernements de garantir une nouvelle fois les créances découlant d'un contrat entre l'armateur et le marin ou d'une convention collective ayant une portée plus étendue que le régime d'assurance national, en vertu de laquelle l'armateur s'acquitte de la responsabilité, comme l'énonce la norme A4.2 de la CTM, 2006.
66. Le porte-parole des gens de mer a considéré que le projet de document vise à amender la CTM, 2006. Le principe d'équivalence dans l'ensemble énoncé dans la convention a été introduit pour faire face à une grande variété de circonstances dans les Etats Membres. Il vise à garantir que les différents systèmes en vigueur dans les Etats Membres sont pris en considération, pour autant que les Membres puissent prouver que leur système est équivalent dans l'ensemble aux prescriptions de la CTM, 2006. Même si le concept de créances contractuelles ne s'applique pas au Danemark, les Membres n'ont qu'une obligation de mise en œuvre, ils ont donc toute latitude de choisir le moyen précis d'y parvenir. Par conséquent, au vu de la norme A2.1 4) h) de la CTM, 2006, il n'est pas nécessaire de supprimer la définition ou d'assouplir suffisamment le libellé actuel pour qu'il tienne compte du système en vigueur au Danemark. La porte-parole des armateurs a partagé les vues du porte-parole des gens de mer, à savoir qu'il devrait être possible d'inclure la question de la responsabilité non seulement dans un contrat d'engagement maritime ou dans une convention collective, mais aussi dans la législation nationale, laquelle peut à son tour se référer à ladite convention collective ou audit contrat.
67. Une représentante du Bureau a expliqué que la norme A2.1 4) h) de la CTM, 2006, contient les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime. Conformément à la norme A4.2 existante, la législation nationale d'un Membre doit exiger des armateurs qu'ils s'acquittent de la responsabilité de fournir la protection appropriée à tous les gens de mer. La norme A4.2.2 proposée ne modifie en rien l'obligation qu'a le Membre de faire appliquer les lois et réglementations pour faire en sorte que les armateurs se conforment à la réglementation. En outre, l'intervenante s'est ralliée aux propos du porte-parole des gens de mer selon lesquels, compte tenu de la flexibilité de la CTM, 2006, il suffit qu'un gouvernement prouve qu'il est doté d'un dispositif équivalant dans l'ensemble aux prescriptions pertinentes. Si le Danemark devait mettre en œuvre la CTM, 2006, via le mécanisme réglementaire décrit, il serait donné effet à la convention au moyen

de l'équivalence dans l'ensemble. Le représentant du gouvernement du Danemark s'est félicité de ce qu'un dispositif réglementaire puisse être conforme à la règle 4.2 de la CTM, 2006.

68. Le groupe de travail mixte a approuvé le paragraphe 1 tel qu'amendé par les partenaires sociaux.
69. Concernant le *paragraphe 2* de la *norme A4.2.2* proposée, la porte-parole des armateurs a estimé que cette disposition pouvait être supprimée ou amendée dès lors qu'elle laisse aux armateurs le choix des mesures propres à garantir l'«impartialité» et la rapidité d'action. Si les prescriptions telles qu'énoncées au paragraphe 3 se révèlent insuffisantes, la législation nationale devra inclure des mesures supplémentaires.
70. Le porte-parole des gens de mer s'est opposé à cette suppression, au motif qu'il est de la plus haute importance que le «règlement impartial» soit consacré par la législation nationale. Les armateurs ne disposent d'aucun mécanisme de règlement des conflits qui soit infaillible, et la procédure de règlement est trop longue. Etant donné que ce sont les armateurs, et non l'Etat du pavillon, qui traitent les réclamations, l'Etat du pavillon doit prévoir une procédure à laquelle l'armateur devra se conformer. L'intervenant a néanmoins accepté de supprimer les mots «y compris de bureaux médicaux» à la fin du paragraphe. Le président a rappelé que le groupe gouvernemental était disposé à conserver le texte inchangé.
71. La porte-parole des armateurs s'est interrogée sur ce qui peut justifier le fait de laisser aux armateurs le soin de définir les méthodes et d'organiser les procédures. Il incombe plutôt à l'Etat du pavillon d'adopter des lois qui garantissent le traitement rapide et en toute impartialité des réclamations, les armateurs pouvant avoir besoin d'orientations de la part de l'Etat du pavillon pour veiller à ce qu'ils traitent les cas conformément à ce qui est convenu et souhaité par l'Etat du pavillon. Le représentant du gouvernement de la Norvège s'est rallié à l'avis de la porte-parole des armateurs et s'est également demandé comment un armateur peut être impartial. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a estimé que la prescription visant à établir une procédure ne s'adresse pas nécessairement à l'armateur mais doit, en général, être laissée à la libre appréciation de chaque Etat Membre.
72. Récapitulant les débats, le président s'est demandé si les partenaires sociaux étaient disposés à laisser aux Etats Membres le soin de déterminer l'action appropriée. Le porte-parole des gens de mer et la porte-parole des armateurs ont approuvé la proposition du représentant du gouvernement des Etats-Unis de supprimer «qu'ont les armateurs». Le groupe de travail mixte a approuvé le paragraphe 2 tel qu'amendé, sous réserve de la reformulation qui s'impose à des fins de cohérence syntaxique.
73. En ce qui concerne le *paragraphe 3*, un expert du groupe des armateurs a présenté le nouveau libellé du chapeau de ce paragraphe, rédigé en collaboration avec le groupe des gens de mer: «La législation nationale devra fournir la garantie financière nécessaire pour garantir l'indemnisation telle que requise par la norme A4.2.1, paragraphe 1 *b*), pour toute créance valide, et satisfaire aux normes minimales suivantes:». Il a également suggéré que le paragraphe 3 *a*) se réfère au paragraphe 3 *c*) plutôt qu'au paragraphe 3 *d*).
74. Le porte-parole des gens de mer a souscrit à ces propositions et souligné le fait que les créances contractuelles incluent les «maladies».
75. Une proposition visant à insérer au paragraphe 3 *c*) les mots «ou similaire» à la suite de «paiement provisoire» a été débattue pour tenir compte de la situation au Danemark, où les paiements sont mensuels et non provisoires. Le groupe de travail mixte a décidé de

résoudre ce problème en insérant «paiements provisoires ou paiements» pour donner satisfaction au représentant du gouvernement du Danemark.

76. Pour ce qui est du *paragraphe 4*, le porte-parole des gens de mer a rappelé que les partenaires sociaux ont approuvé l'inclusion de «leurs parents les plus proches» dans leur proposition conjointe. En outre, il a expliqué que toute créance serait «contre le prestataire de la garantie financière».
77. D'autres propositions ont été formulées au sujet de «leurs parents les plus proches». Les armateurs ont suggéré le terme «bénéficiaires désignés»; le représentant du gouvernement de la Grèce a proposé «personnes dûment autorisées»; et le représentant du groupe international des Clubs P&I a suggéré le libellé suivant: «toute créance contractuelle valide en vue d'une indemnisation nécessairement couverte par le dispositif de garantie financière mentionné à la norme A4.2.1 1) b) [...] pourra être présentée directement par le marin concerné ou un représentant de ce dernier ou le bénéficiaire désigné ou le parent le plus proche».
78. Le porte-parole des gens de mer n'a pas adhéré à ces propositions, le terme «créance contractuelle» étant déjà défini au *paragraphe 1*.
79. Le groupe de travail mixte a décidé de supprimer les crochets et d'ajouter «leurs parents les plus proches». La proposition du groupe international des Clubs P&I sera incluse entre crochets en vue de faire l'objet d'un débat ultérieur.
80. Au sujet du *paragraphe 5*, la porte-parole des armateurs a déclaré que ce point est traité dans le document mixte ITF-ISF, et elle a souscrit au principe de notification des gens de mer. Elle a toutefois relevé que l'obligation pour le prestataire d'assurance de notifier l'annulation de la garantie financière avait été ajoutée par le secrétariat mixte. Le groupe des armateurs a estimé qu'il peut être difficile pour le prestataire d'assurance de notifier les gens de mer, responsabilité qui incombe aux armateurs, c'est pourquoi il s'est prononcé en faveur de la suppression de la mention du «prestataire d'assurance».
81. Le porte-parole des gens de mer a répondu que le texte présenté par le Bureau pouvait nécessiter des amendements. Il importe néanmoins d'indiquer d'où provient la notification de l'annulation, et ce sont les prestataires d'assurance qui devraient avoir la charge de notifier toute annulation aux gens de mer.
82. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a relevé que la responsabilité de notifier les gens de mer de toute annulation varie en fonction des systèmes nationaux. Il a proposé le libellé suivant: «La législation nationale de chaque Membre veillera à ce que les gens de mer reçoivent une notification préalable si la garantie financière de l'armateur devait être annulée, ou soient informés immédiatement de son non-renouvellement». Chaque Etat Membre sera ainsi en mesure de confier cette responsabilité selon les besoins.
83. Cette proposition a été appuyée par les armateurs et par les gens de mer, ainsi que par plusieurs gouvernements, parmi lesquels la République de Corée, la France et la Norvège.
84. Le représentant du gouvernement de Chypre a expliqué que les Etats du pavillon devraient se voir notifiés de toute annulation de la garantie financière fournie par l'armateur. En cas d'annulation, l'Etat du pavillon devrait retirer le certificat de travail maritime et porter ce fait à l'attention des gens de mer et autres parties concernées.
85. La porte-parole des armateurs comme le porte-parole des gens de mer, de même que plusieurs représentants de gouvernements, parmi lesquels les Bahamas, la France, la Norvège et les Philippines, ont appuyé cette proposition conceptuelle. Le représentant du gouvernement de la Grèce a émis des doutes quant à la faisabilité d'une telle proposition,

tandis que le représentant du gouvernement de la République de Corée s'est inquiété de la lourdeur administrative qu'elle implique, estimant que, malgré la nécessité de notifier l'Etat du pavillon, ce dernier ne devrait pas avoir la charge de notifier les gens de mer concernés en cas d'annulation de la garantie financière fournie par l'armateur. Une telle obligation devrait incomber au prestataire de la garantie financière, et le rôle de l'Etat du pavillon devrait consister à mettre en place un système approprié de suivi de l'activité de notification.

86. Le groupe de travail mixte est convenu que le secrétariat mixte devrait fournir un texte résumant ces deux idées.
87. Lors de la présentation de la discussion sur les *paragraphes 6, 7 et 8*, le président a fait référence à des débats similaires concernant la certification de la garantie financière, et déclaré que l'intégration de cette certification dans le processus de certification des conditions du travail maritime a reçu un large soutien.
88. La porte-parole des armateurs et le porte-parole des gens de mer ont approuvé l'intégration de la certification de la garantie financière dans le processus de certification des conditions du travail maritime. Toutefois, le porte-parole des gens de mer a déclaré que les crochets au paragraphe 7 indiquent qu'il n'y a pas eu d'accord avec les armateurs sur ce paragraphe. Le groupe des gens de mer souhaiterait voir ces crochets supprimés et le principe énoncé au paragraphe 7 placé dans une autre partie du texte lors de la finalisation du projet d'instrument.
89. La porte-parole des armateurs a relevé que le prestataire peut annuler la garantie financière avant le terme de la période de validité, auquel cas la garantie financière ne serait plus valide, et les créances ne seraient plus couvertes par la garantie financière. Cependant, tant la porte-parole des armateurs que le porte-parole des gens de mer se sont entendus sur le fait que l'armateur doit continuer à être responsable.
90. Le représentant du gouvernement de la Grèce a approuvé la suppression des paragraphes 6 à 8 ainsi que l'intégration de la garantie financière dans le processus de certification des conditions du travail maritime.
91. Le représentant du gouvernement de la France a opté pour une attestation de garantie financière séparée.
92. Une représentante du Bureau a expliqué que le certificat de garantie financière actuel a été conçu comme un document autonome. Le certificat de travail maritime a une validité de cinq ans, la période de validité du certificat de garantie financière pouvant être différente. L'intervenante a salué toute suggestion qui pourrait être faite sur la façon d'intégrer le certificat de garantie financière dans la CTM, 2006.
93. Les représentants des gouvernements de Chypre et de la Norvège sont convenus que la période de validité des différents documents peut varier. L'armateur est tenu de veiller à ce que les certificats soient à jour. En outre, si le prestataire devait annuler la garantie financière, le certificat de travail maritime ne serait plus valable. Le contrôle par l'Etat du port doit vérifier la validité de ces certificats.
94. Le représentant du gouvernement des Bahamas a déclaré qu'il est possible d'avoir un certificat «parapluie» qui regroupe d'autres sous-certificats. Il est lui aussi convenu que c'est à l'armateur qu'incombe la responsabilité de veiller à ce que les certificats soient valables.
95. Le groupe de travail mixte a accepté de demander au secrétariat mixte de modifier le libellé compte tenu que la certification de la garantie financière implique une

documentation distincte au sein du processus de certification des conditions du travail maritime.

96. Au sujet du *principe directeur B4.2*, la porte-parole des armateurs a suggéré que le recours au formulaire modèle de reçu et de décharge prévu par la résolution A.931(22) de l'Assemblée de l'OMI soit laissé à l'appréciation de l'Etat Membre, et que ce point soit reflété par l'emploi de «peut» au lieu de «devrait».
97. Le porte-parole des gens de mer ne s'est pas opposé à ce changement car il ne concerne que les principes directeurs. Toutefois, par souci de cohérence avec le reste de la CTM, 2006, il a privilégié «devrait», de même que «Nonobstant la législation et la pratique du Membre» plutôt que «Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent», à des fins de cohérence avec la résolution de 2005 sur ce sujet.
98. Le groupe de travail mixte a décidé de remplacer «devrait» par «peut», et de supprimer «Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent».

Forme de l'instrument

99. Au cours de la discussion sur le principe de la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon et d'une indemnisation pour les créances en cas de décès et de lésions corporelles, le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs ont plébiscité l'adoption des solutions obligatoires via des amendements à la CTM, 2006.
100. Suite à des consultations, le représentant du gouvernement des Philippines a déclaré, au nom du groupe gouvernemental, qu'un consensus avait été atteint parmi les gouvernements sur la forme que devraient prendre les solutions obligatoires. Les gouvernements ont souscrit à la position des armateurs et des gens de mer, à savoir que les propositions du groupe de travail mixte devraient être rendues obligatoires via des amendements à la CTM, 2006, au moyen d'une procédure accélérée prévue par son article XV. L'orateur a également déclaré que, si cette voie se révélait infructueuse, d'autres options seraient envisagées.
101. La porte-parole des armateurs et le porte-parole des gens de mer se sont félicités du soutien apporté par les gouvernements à la proposition d'amendement de la CTM, 2006.
102. Le représentant de l'OMI a indiqué que la Commission juridique de l'OMI a qualité pour se charger de la préparation de nouveaux instruments, au cas où le processus lancé sous les auspices de l'OIT échouerait pour quelque raison que ce soit.
103. Le président a déclaré que, compte tenu du consensus obtenu, le groupe de travail mixte préconise les solutions obligatoires eu égard à la responsabilité et à l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles ou d'abandon des gens de mer, via des amendements à la CTM, 2006. Les textes contenant les principes approuvés par le groupe de travail mixte devraient être révisés en conséquence.

Proposition de texte sur la garantie financière en cas d'abandon des gens de mer

104. Une représentante du Bureau a présenté le nouveau projet de texte préparé par le Bureau, qui vise à refléter les décisions prises par le groupe de travail mixte à sa neuvième session. Elle a tenu à formuler quelques remarques explicatives: i) replacer l'évolution du texte dans son contexte, en expliquant pourquoi le Bureau a produit le projet de texte avant la

réunion; et ii) expliquer comment s'y prendre pour intégrer ce projet de dispositions dans la CTM, 2006.

- 105.** L'intervenante a indiqué que le projet concerne le contenu d'une proposition d'amendement à la CTM, 2006, qui se conformerait à la règle 2.5 ainsi qu'à la norme et aux principes directeurs qui y sont contenus. Le texte proposé a été rédigé comme une proposition d'élaboration d'amendements au code de la CTM, 2006, à l'aide de la procédure énoncée à l'article XV. La Commission tripartite spéciale, mise sur pied sous l'égide de la CTM, 2006, doit examiner plus en détail la question de l'emplacement précis et du libellé des amendements à la CTM, 2006, tels que proposés. Il conviendra en particulier d'examiner la façon de numéroter, dans la version amendée de la convention, les normes et principes directeurs contenus dans la règle 2.5. Dans la proposition, la numérotation du paragraphe est restée inchangée de façon à permettre une comparaison plus facile du texte avec les projets précédents et à éviter toute erreur de renvoi.
- 106.** Selon la représentante du Bureau, il semblerait en outre que chacun s'accorde à dire que le certificat proposé doit faire l'objet d'inspections tant par les Etats du port que par les Etats du pavillon, objectif susceptible d'être atteint relativement facilement en vertu de la CTM, 2006. L'amendement proposé vise également à modifier la liste des éléments devant faire l'objet d'une inspection figurant aux annexes A5-I et A5-III de la CTM, 2006, et, par conséquent, les documents types présentés à l'annexe A5-II. Ainsi, nul besoin d'adopter des dispositions spécifiques – qui peuvent être source de confusion – relatives au contrôle par l'Etat du port. Le libellé précis dépendra de l'intention souhaitée, à savoir examiner la question du contrôle par l'Etat du port en relation avec l'abandon uniquement, ou s'intéresser à la règle 2.5 et à la norme A2.5 dans leur ensemble. On pourrait aussi envisager d'amender la norme A2.1, paragraphe 4 i), ou d'ajouter une nouvelle disposition sur le contrat d'engagement maritime. Il conviendrait peut-être d'amender également la disposition relative à «la langue qui convient» mentionnée à la norme 2.5.
- 107.** L'intervenante a souligné qu'au paragraphe 2 de la norme (paragraphe 2 du projet d'instrument initial), qui fait référence à une compensation par des sommes provenant des «droits, créances et recours en relation avec l'abandon des gens de mer», les mots «en relation avec l'abandon des gens de mer» ont été remplacés par «pouvant faire l'objet d'une indemnisation en vertu de la présente norme», et ce parce qu'un marin peut entamer des poursuites judiciaires et se voir accorder des dommages-intérêts pour préjudice moral ou préjudice lié à la douleur ou à la souffrance, par exemple. Ce préjudice apparaît «en relation avec l'abandon des gens de mer» mais, en vertu de la loi sur le double recouvrement ou la double indemnité, que la présente disposition vise à refléter, il ne saurait être compensé par des sommes versées par le fonds de sécurité, ces sommes ne couvrant pas les types de dommages traités par l'amendement proposé.
- 108.** Pour ce qui est du certificat de garantie en cas d'abandon, l'oratrice a précisé que le projet de dispositions repose sur le postulat selon lequel les règles énoncées par la CTM, 2006, relatives à l'inspection et à la certification s'appliqueront. En d'autres termes, tous les navires visés par la convention devront être inspectés pour voir s'ils satisfont aux dispositions de la nouvelle norme, et les navires qui sont tenus, en vertu de la CTM, 2006, d'avoir à bord un certificat de travail maritime, ou décide de le faire, devront également être munis du certificat de garantie en cas d'abandon. En conséquence, les paragraphes correspondants (paragraphes 5 à 11 et l'annexe) ont été maintenus entre crochets en attendant d'être harmonisés et intégrés dans le processus de certification des conditions du travail maritime, comme recommandé.

109. La représentante du Bureau a ensuite exposé en détail le nouveau projet de texte, paragraphe par paragraphe:

- *Paragraphes 1 et 2 de la section Norme:* Ces dispositions correspondent aux anciens paragraphes 1 et 2 de la section *Objectifs et principes généraux*, et ils demeurent inchangés.
- *Paragraphe 2bis de la section Norme:* Les deuxième et troisième phrases entre crochets reflètent l'ancien paragraphe 1 de la section *Principe directeur*, qui a été déplacé vers les dispositions obligatoires, conformément à ce qui a été convenu. La première phrase équivaut à l'ancien paragraphe 1 de la section *Norme*.
- Le *paragraphe 2ter de la section Norme* correspond à l'ancien paragraphe 2 de la section *Norme*.
- Le *paragraphe 3 de la section Norme* (ancien paragraphe 2 de la section *Norme*) a été modifié comme convenu.
- Le *paragraphe 4 de la section Norme* est resté inchangé.
- *Paragraphes 5 à 11 et 11bis de la section Norme:* Etant donné que la réunion n'a pas clairement décidé si elle optait pour un certificat de garantie financière séparé ou pour des preuves documentaires intégrées dans le certificat de travail maritime, le Bureau a soumis à la décision de la réunion les deux options suivantes: les paragraphes 5 à 11 tels qu'amendés pour l'option du certificat séparé, et le paragraphe 11bis pour l'option des preuves documentaires.
- Le *paragraphe 12 de la section Norme* est resté inchangé.
- *Paragraphe 13 de la section Norme:* Une référence au paragraphe 14 a été incluse en vue d'éviter toute répétition.
- Le *paragraphe 14 de la section Norme* est resté inchangé.
- Les *paragraphes 15 et 16 de la section Norme* rendent compte du texte sur la subrogation et le droit de recours proposé par le groupe international des Clubs P&I, qui a fait l'objet d'un accord de principe.
- Le *paragraphe 1 de la section Principe directeur* est devenu une partie du paragraphe 2bis de la section *Norme*.
- Les *paragraphes 2 et 3 de la section Principe directeur* sont restés inchangés.
- *Annexe:* Le Bureau a soumis à la décision de la réunion les deux options suivantes: celle du certificat séparé et celle des preuves documentaires, conformément à la décision prise au sujet des paragraphes 5 à 11.

110. Le président a ouvert le débat sur le nouveau projet de texte en insistant pour que les interventions se limitent à la question de savoir si les modifications apportées par le Bureau reflètent fidèlement les délibérations du groupe de travail mixte.

111. Suite à une demande d'un expert du groupe des armateurs concernant le libellé du *paragraphe 2* «sommes reçues d'autres sources...», par opposition à «sommes payables par d'autres sources», il a été expliqué que l'emploi du terme «reçues» a fait l'objet d'un accord explicite. La réunion a donc approuvé le paragraphe 2 sans amendements, en

précisant que le remplacement, dans la version anglaise, de «any rights» par «such rights» est d'ordre purement grammatical et n'a pas d'incidence en français.

112. Il a été décidé de supprimer les crochets aux deuxième et troisième phrases du *paragraphe 2bis*.
113. En ce qui concerne les *paragrophes 5 à 11* et *11bis*, la porte-parole des armateurs a préféré maintenir les crochets autour des deux options à des fins de discussion ultérieure à une autre occasion, son groupe n'ayant pas eu suffisamment de temps pour réfléchir aux répercussions de l'une et de l'autre option.
114. Le porte-parole des gens de mer a rappelé l'accord de principe selon lequel le texte devrait être intégré sous forme d'amendement à la CTM, 2006, et que les dispositions pertinentes relatives à la certification devraient s'inscrire dans un processus général de certification de la CTM, 2006, et être appliquées via le titre 5 et le contrôle par l'Etat du port. Etant donné que le *paragraphe 2bis* prévoit un dispositif de garantie financière sous la forme d'un régime de sécurité sociale, il peut être difficile d'envisager le certificat de garantie en cas d'abandon tel que prévu aux *paragrophes 5 à 11*. Son groupe a donc privilégié la suppression des *paragrophes 5 à 11* et le maintien du *paragraphe 11bis*.
115. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a souscrit aux vues du porte-parole des gens de mer qui, s'il y avait un choix à faire, privilégierait le *paragraphe 11bis*. Admettant les préoccupations exprimées par les armateurs, il a toutefois accepté de conserver les deux options en maintenant les crochets.
116. Le représentant du gouvernement de la République de Corée s'est rallié au point de vue de la porte-parole des armateurs, en ce sens qu'il faudrait davantage de temps pour réfléchir à cette question sans omettre d'éléments importants. Compte tenu que la CTM, 2006, prévoit la délivrance de certificats provisoires d'une validité de six mois, l'orateur s'est demandé, non sans inquiétude, comment calquer le certificat de garantie en cas d'abandon sur le certificat provisoire. Par ailleurs, le *paragraphe 11bis* n'énonce pas de procédure de notification en cas d'annulation de la garantie financière. Se pose alors le problème général de savoir comment harmoniser la certification de la garantie financière, qui a tout d'un produit commercial, avec le certificat de travail maritime, qui est délivré par l'autorité nationale compétente, à savoir une entité publique. En réponse à la préoccupation du représentant du gouvernement de la République de Corée au sujet de la notification, le représentant du gouvernement de la France a rappelé que le représentant du gouvernement de Chypre avait attiré l'attention des participants sur l'absence de procédures de notification. Le président a affirmé que la question de la notification avait été abordée dans le contexte des créances contractuelles et qu'elle était trop significative pour être traitée à ce stade.
117. Le représentant du gouvernement de la Norvège a approuvé les vues du porte-parole des gens de mer. Cette option offre davantage de souplesse étant donné que les preuves documentaires peuvent même englober un certificat. Le représentant du gouvernement de la France a lui aussi privilégié le *paragraphe 11bis* et la suppression des *paragrophes 5 à 11*. De même, le représentant du gouvernement des Etats-Unis a partagé l'avis du porte-parole des gens de mer et suggéré d'inclure au *paragraphe 11bis* une référence à l'annexe. Le représentant du gouvernement des Bahamas a rappelé que la réunion n'était censée s'entendre que sur des principes et non sur un texte définitif et, à cet égard, le *paragraphe 11bis* se révèle suffisant.
118. Au vu des débats, la porte-parole des armateurs a approuvé la suppression des *paragrophes 5 à 11*. Le groupe de travail mixte a ainsi décidé de conserver le *paragraphe 11bis* sans crochets et d'y insérer une référence à l'annexe. Il a également été

convenu d'ajouter un paragraphe qui s'alignerait sur le paragraphe 9 du texte proposé et porterait sur les lésions corporelles et les décès.

119. La porte-parole des armateurs a proposé de remplacer au *paragraphe 13 c)* le membre de phrase «l'arrivée du marin à sa destination de rapatriement» par «l'arrivée du marin à son domicile», de façon à s'inscrire dans la logique des discussions précédentes et du paragraphe 14. Le groupe de travail mixte a approuvé cette proposition.
120. Concernant les *paragraphes 15 et 16*, la porte-parole des armateurs s'est opposée à l'emploi du terme «entreprise» au début du paragraphe 15, et a suggéré de le remplacer par «prestataire». Le porte-parole des gens de mer a demandé des éclaircissements sur les répercussions juridiques qu'implique le fait de remplacer «les droits» par «tous ou partie des droits» eu égard au paiement obtenu par subrogation. Un représentant du Bureau s'est interrogé sur l'expression «un paiement quel qu'il soit», jugée trop générale. Le représentant du groupe international des Clubs P&I a expliqué que le libellé est en grande partie tiré des conventions de l'OMI et que la subrogation se limite certainement à la somme versée par l'assureur ou le prestataire.
121. Il a été décidé de remplacer «entreprise » par «prestataire», et «tous ou partie des droits» par «les droits». Le groupe de travail mixte a approuvé le paragraphe 15 tel qu'amendé, sous réserve que le Bureau y apporte les modifications d'ordre rédactionnel qui s'imposent afin d'éviter toute contradiction avec la CTM, 2006. Le paragraphe 16 a été retenu sans crochets.
122. Au sujet du *paragraphe 3* de la section *Principe directeur*, deux options s'offraient à la réunion pour conserver le paragraphe 11*bis* comme convenu: il s'agissait soit de supprimer le paragraphe dans son intégralité, soit de remplacer les références au certificat de garantie en cas d'abandon par des références aux preuves documentaires. Le groupe de travail mixte a opté pour la suppression du paragraphe 3.
123. A l'*annexe*, il a été convenu de supprimer le libellé «Contenu obligatoire d'un certificat de garantie en cas d'abandon», ainsi que les crochets entourant l'option relative aux preuves documentaires.
124. Aucune modification n'a été apportée aux autres paragraphes, et le texte a été adopté tel qu'apparaissant à l'annexe I.

Proposition de texte sur le traitement des créances contractuelles et de la garantie financière

125. Une représentante du Bureau a présenté un texte faisant état des précédents débats de la réunion. Elle a indiqué que le projet de document porte sur le contenu d'une proposition d'amendement à la CTM, 2006, qui se conformerait à la règle 2.5 ainsi qu'à la norme et aux principes directeurs qui y sont contenus. Elle a également décrit les changements apportés au document et mis en évidence les problèmes non encore débattus par les participants, dont la plupart figurent entre crochets.
126. Le texte proposé a été rédigé comme une proposition d'élaboration d'amendements au code de la CTM, 2006, à l'aide de la procédure énoncée à l'article XV. Il semble que chacun s'accorde à dire que cette section de la CTM, 2006, doit désormais faire l'objet d'inspections tant par les Etats du port que par les Etats du pavillon, objectif susceptible d'être atteint relativement facilement en vertu de la CTM, 2006. L'amendement proposé vise également à modifier la liste des éléments devant faire l'objet d'une inspection figurant aux annexes A5-I et A5-II de la CTM, 2006, et, par conséquent, les documents

types présentés à l'annexe A5-II. Les amendements proposés feront référence aux preuves documentaires de la garantie financière requises en vertu de la nouvelle norme. Il s'agit d'un aspect couvert par le processus de certification des navires, qui s'appliquera également à tous les navires visés par la CTM, 2006. Dans tous les cas, il sera assujéti aux inspections par l'Etat du pavillon. Tous les navires, quels que soient leur taille et les voyages qu'ils effectuent, seront tenus d'avoir à bord des preuves documentaires de la garantie financière. En conséquence, les paragraphes et annexes correspondants ont été modifiés afin de faciliter l'harmonisation et l'intégration des processus de certification énoncés par la CTM, 2006, tel que recommandé. L'intervenante a par ailleurs rappelé la distinction entre établir le contexte et le délimiter. Les paragraphes 1 et 2 préparent le terrain pour le dispositif de garantie financière énoncé à la norme A4.2.1 b). Le premier paragraphe définit les créances contractuelles en relation avec le cadre du titre 4.2 en cas de lésions, de décès ou d'incapacité résultant d'un accident du travail. Pour le règlement des créances contractuelles, les Membres doivent mettre en place des mécanismes.

127. Pour ce qui est du *paragraphe 2*, la porte-parole des armateurs s'est interrogée au sujet de la référence à la norme A4.2.1, et a suggéré de mentionner la norme A4.2.1 b) comme la référence la plus appropriée car elle prévoit spécifiquement la garantie financière en cas d'incapacité de longue durée ou de décès.
128. Le porte-parole des gens de mer a répondu que son groupe était plus favorable au libellé actuel faisant référence à la norme A4.2.1, au motif que le paragraphe mentionne les créances contractuelles et non spécifiquement les créances contractuelles en termes de garantie financière.
129. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a déclaré que la norme A4.2.1 b) a une portée limitée. Le paragraphe 2, objet de la discussion, fait état des créances contractuelles et, compte tenu que la norme A4.2.1 contient une catégorie plus vaste de lésions corporelles, la référence à cette norme est pertinente.
130. Les représentants des gouvernements de la Norvège, des Philippines et du Royaume-Uni ont souscrit aux vues du représentant du gouvernement des Etats-Unis, qui a jugé nécessaire d'examiner ce paragraphe comme faisant référence à toutes les questions couvertes par la norme A4.2.1.
131. Le représentant du gouvernement des Bahamas a estimé que le problème pouvait provenir du titre proposé: «Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles; garantie financière». L'ajout de «y compris» permettrait de modifier le titre comme suit: «Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles, y compris de la garantie financière», de façon à résoudre le problème.
132. La porte-parole des armateurs a demandé au Bureau des éclaircissements pour savoir si le fait de déplacer la norme A4.2.1 au paragraphe 2 en élargirait la portée. En vertu de la CTM, 2006, il va de soi que la responsabilité des armateurs à l'égard des gens de mer ne fait aucun doute, mais que seule la norme A4.2.1 b) prévoit un dispositif de garantie financière spécifique.
133. Un représentant du Bureau a apporté des précisions sur deux points. Tout d'abord, le point virgule (;) dans le titre indique que la norme A4.2.2 proposée couvre deux aspects. Ensuite, les paragraphes 1 et 2 servent de base aux autres paragraphes de la norme. Le paragraphe 1 définit le terme «créance contractuelle», tandis qu'au paragraphe 2 les créances contractuelles sont mentionnées au sens le plus large; ainsi la référence à la norme A4.2.1 au paragraphe 2 n'en élargirait pas la portée dans la CTM, 2006. L'intervenant a signalé que la garantie financière est cependant limitée par la norme A4.2.1 b).

-
134. Pour conclure la discussion sur ce paragraphe, le président a déclaré que le paragraphe 2 énonce un concept plus vaste que les créances contractuelles couvertes par le dispositif de garantie financière. La portée de la norme A4.2.1 est plus étendue que celle de la norme A4.2.1, paragraphe 1 b), qui prévoit un dispositif de garantie financière spécifique.
135. Concernant le *paragraphe 3*, la porte-parole des armateurs a fait valoir qu'à la deuxième ligne il devrait être fait référence aux créances contractuelles «valides». Bien que disposée à accepter les explications du Bureau, selon lesquelles ce terme ne saurait être utilisé dans la CTM, 2006, elle a demandé si un autre terme comme «appropriées», «justifiées» ou «estimées» pouvait être ajouté à la suite de «créances contractuelles». L'alinéa a) devrait se référer à l'alinéa c) et non à l'alinéa d).
136. Un représentant du Bureau a rappelé que les «créances contractuelles» sont l'expression correcte à utiliser dans ce paragraphe, laquelle est directement liée à la norme A4.2.1.1 b) dans ce contexte spécifique.
137. Le porte-parole des gens de mer a accepté les explications du Bureau et jugé opportun de remplacer «normes» par «prescriptions». Son groupe a approuvé le paragraphe 3.
138. Le paragraphe 2 a été adopté après que «créances contractuelles» a été jugé comme le terme approprié et suite à l'ajout à l'alinéa a) d'une référence à l'alinéa c).
139. Pour ce qui est du *paragraphe 4*, deux options ont été proposées, à savoir le libellé original tel que proposé par le groupe international des Clubs P&I, et une proposition du Bureau:
- 4. Toute créance contractuelle [valide] en vue d'une indemnisation [nécessairement couverte par le dispositif de garantie financière mentionné à la norme A4.2.1.1 b)] [en vertu de la présente norme] pourra être présentée directement par le marin concerné ou le parent le plus proche ou un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.
 - 4. [Proposition du Bureau: *Toute créance contractuelle en vue d'une indemnisation correspondant à l'indemnisation mentionnée à la norme A4.2.1 pourra être présentée directement par le marin concerné ou, conformément à la législation et à la pratique nationales, par son parent le plus proche ou un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.*]
140. La porte-parole des armateurs a privilégié le libellé original par rapport à l'option proposée par le Bureau. Les armateurs ont plébiscité l'insertion de «opportune», «justifiée», «appropriée», voire «saine», à la place de «valide». Le groupe a insisté sur l'importance d'une légitimation des créances contractuelles et, parmi les deux possibilités proposées entre crochets, il a préféré la référence à la norme A4.2.1 b).
141. Le porte-parole des gens de mer a déclaré que les créances contractuelles sont implicitement appropriées. C'est pourquoi il pourrait s'agir de «n'importe quelle» créance contractuelle. Ce libellé ne fait pas référence à une procédure de règlement des litiges. Aux yeux de l'intervenant, l'accès direct ne vaut pas uniquement pour le dispositif de garantie financière, et la résolution sur les lésions corporelles et les décès ne se limite pas à la norme A4.2.1 b). Son groupe a estimé que le marin devrait être habilité à s'adresser directement à un assureur, quel qu'il soit, et que l'accès direct devrait valoir en cas de lésions corporelles également. Le débat a porté sur les créances contractuelles en cas de lésion et non uniquement en cas de décès ou d'incapacité. Le groupe des gens de mer a estimé que la proposition du groupe international des Clubs P&I tend à limiter le concept; c'est pourquoi il a privilégié l'option proposée par le Bureau.
142. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni est convenu de supprimer «valide» – le paragraphe 4 étant relativement souple – ainsi qu'«indemnisation». Il a rappelé à la réunion que le document soumis par les partenaires sociaux (annexe 1, p. 4) fait référence à

la norme A4.2.1, paragraphe 1 *b*), et s'est déclaré surpris qu'un débat ait eu lieu sur ce sujet.

143. Le représentant du gouvernement de la France a lui aussi approuvé la suppression de «valide» et insisté pour que les principes directeurs couvrent tous les types de lésions. Le paragraphe 4 prévoit un accès direct pour les créances contractuelles.
144. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a également accepté de supprimer «valide». Eu égard à l'accès direct tel qu'énoncé par la norme A4.2.1 1) *b*), la garantie financière n'est requise que pour les créances en cas de décès et d'incapacité de longue durée. Si les armateurs continuent d'être responsables pour d'autres types de créances prévus par la CTM, 2006, la garantie financière n'est pas requise pour ces types de créances. L'intervenant a suggéré que, pour ce qui est des créances non couvertes par le dispositif de garantie financière, la législation nationale pourrait préconiser l'accès direct.
145. Le porte-parole des gens de mer a tenu à préciser que la discussion portait sur les lésions corporelles et que l'accès direct devait être facilité pour un marin n'obtenant pas satisfaction. Son groupe a estimé qu'on ne saurait limiter l'accès direct à la CTM, 2006, étant donné que cette convention ne traite pas de la question. La référence à l'accès direct prévu par la législation nationale, telle que proposée par le représentant du gouvernement des Etats-Unis, a été jugée acceptable par le groupe des gens de mer.
146. Le représentant du gouvernement de la Belgique a approuvé la proposition du représentant du gouvernement du Royaume-Uni. La norme A4.2, paragraphe 1, alinéas *a*), *b*), *c*) et *d*), de la CTM, 2006, n'exige pas qu'un système d'assurance soit en place. Cette responsabilité incombe plutôt à l'armateur; c'est pourquoi l'accès direct n'est pas souhaitable. L'orateur a affirmé que l'accès direct doit être limité à la norme A4.2, paragraphe 1, alinéa *b*).
147. Etant donné que cette norme prévoit une certaine souplesse, les représentants des gouvernements des Bahamas, de la République de Corée, de la Norvège et des Philippines ont souscrit à la proposition du représentant du gouvernement des Etats-Unis.
148. Le groupe de travail mixte a décidé de supprimer «valide».
149. Après consultation des membres de son groupe, le porte-parole du groupe gouvernemental a déclaré qu'un consensus entre gouvernements avait été atteint concernant la nécessité de l'accès direct prévu par le système de garantie tel qu'énoncé par la norme A4.2.1 *b*). Le groupe est convenu que le paragraphe devrait se lire comme suit: «Toute créance contractuelle en vue d'une indemnisation nécessairement couverte par le dispositif de garantie financière mentionné à la norme A4.2.1 *b*) pourra être présentée directement par le marin concerné ou le parent le plus proche ou un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné». L'intervenant a précisé que son groupe s'était également entendu sur le fait que l'accès direct devrait être possible pour d'autres créances, conformément à la législation nationale, qui pourrait être traduite dans les principes directeurs plutôt que sous la forme d'un alinéa supplémentaire au paragraphe.
150. La porte-parole des armateurs a appuyé la proposition du groupe gouvernemental concernant le paragraphe 4.
151. Le porte-parole des gens de mer a recommandé que ce paragraphe apparaisse entre crochets.
152. Le paragraphe 4 a été adopté tel qu'amendé par le groupe gouvernemental.

-
- 153.** Pour ce qui est du *paragraphe 6*, le groupe de travail mixte a approuvé la suppression des crochets.
- 154.** Concernant les *paragraphe 7* et *9*, le représentant du gouvernement de la Grèce a demandé des éclaircissements afin de savoir si l'autorité compétente peut déroger à l'exigence de l'anglais imposée au *paragraphe 7* sur la base de l'article II, *paragraphe 6*, de la CTM, 2006 (par exemple pour les petits bâtiments naviguant dans les eaux intérieures). Un représentant du Bureau a expliqué que la CTM, 2006, s'applique à tous les gens de mer, mais l'on peut imaginer que, lors de la rédaction des textes définitifs, il sera possible de tenir compte des besoins des petits bâtiments pour ce qui est du choix de la langue de documentation.
- 155.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a attiré l'attention des participants sur la nécessité d'apporter certains amendements découlant des modifications précédentes à d'autres sections de la CTM, 2006, comme la norme A5.1.3 par exemple.
- 156.** Aucune modification n'a été apportée aux autres paragraphes, et le texte a été adopté tel qu'apparaissant à l'annexe II.

Adoption du rapport et allocutions de clôture

- 157.** Le président a rappelé les termes de référence du groupe de travail mixte et félicité les participants pour le succès de la présente session. La Commission juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT seront informés de ce qui suit:
1. Le groupe de travail mixte OMI/OIT a estimé s'être acquitté de sa mission telle que définie dans les termes de référence approuvés par les deux organismes parents.
 2. Le groupe de travail mixte OMI/OIT a fait les recommandations suivantes:
 - a) les principes énoncés dans les projets de textes figurant dans les annexes I et II au rapport du groupe de travail mixte OMI/OIT devraient être considérés comme la base de la finalisation d'un ou des instrument(s) obligatoire(s);
 - b) un amendement à la convention du travail maritime de l'OIT, 2006, est le meilleur moyen d'élaborer un ou des instrument(s) obligatoire(s);
 - c) la Commission juridique de l'OMI devrait continuer à être saisie de la question et à l'examiner dans l'hypothèse où l'amendement à la convention du travail maritime ne serait pas réalisable ou ne serait pas effectué dans les délais;
 - d) Le groupe de travail mixte OMI/OIT demande à l'OMI et à l'OIT de rappeler aux gouvernements la résolution A.930(22) de l'Assemblée de l'OMI intitulée «Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer», qui devrait être mise en œuvre en attendant l'adoption et l'entrée en vigueur des solutions obligatoires appropriées.
- 158.** Le groupe de travail mixte a ensuite adopté le rapport tel qu'amendé par les participants, y compris les annexes.
- 159.** La porte-parole des armateurs a déclaré que l'ISF et l'OIE se sont félicitées des résultats des travaux portant sur ces deux questions. Elle a émis le souhait que l'OIT et l'OMI fassent progresser les principes débattus. Elle a vivement recommandé que la CTM, 2006, soit amendée au plus vite. Concernant la présence d'une équipe de télévision durant les débats, l'ISF et l'OIE ont tenu à faire savoir que les réunions OIT/OMI doivent se dérouler

à huis clos. Les deux organisations ont donc suggéré que, pour toutes réunions futures de l'OIT, une session spéciale du groupe de travail mixte ait lieu sans créer de précédent.

- 160.** Le porte-parole des gens de mer a salué l'issue fructueuse de la réunion. Il a félicité les gouvernements pour leur volonté politique de recommander des instruments obligatoires. Son groupe s'est rallié aux solutions obligatoires pour les deux questions. Les gens de mer ont estimé que l'abandon et les créances en cas de lésions corporelles et de décès sont deux questions également prioritaires. Etant donné que la méthode la plus appropriée passe par l'amendement de la «charte des droits pour les gens de mer», l'intervenant a proposé que l'OIT mette sur pied la Commission tripartite spéciale prévue par l'article XIII de la convention, qui serait chargée des travaux préparatoires, et ce pour prouver que l'OIT est décidée à entreprendre les activités normatives qui s'imposent. Se référant à la crise économique actuelle, l'orateur a exprimé l'espoir qu'elle ne s'éternise pas. Les gens de mer auraient souhaité que les dispositions obligatoires sur l'abandon et les créances contractuelles entrent en vigueur avant le début de la crise. Compte tenu que les procédures normales d'adoption et d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions prendront un certain temps, il a tenu à ce que l'attention des gouvernements soit une nouvelle fois attirée sur les directives OMI/OIT pertinentes contenues dans la résolution de l'OMI correspondante.
- 161.** Le porte-parole gouvernemental a félicité le groupe de travail mixte pour sa ténacité, qui a permis d'obtenir un accord sur cette décision qualifiée d'historique. Il a remercié tous les gouvernements pour leur coopération, ainsi que les partenaires sociaux pour la mentalité, l'esprit de coopération et la bonne foi dont ils ont su faire preuve au cours des négociations.
- 162.** Les représentants des gouvernements de Chypre, des Etats-Unis et de la France n'ont pas caché leur fierté et leur satisfaction à l'égard des résultats des travaux du groupe de travail. Ils ont tenu à remercier les partenaires sociaux de même que les autres représentants gouvernementaux.
- 163.** Le représentant de l'OMI s'est félicité de ce que la présente session ait adopté et recommandé des solutions satisfaisantes en cas d'abandon, de lésions corporelles et de décès des gens de mer. Il a exprimé l'espoir qu'elles soient adoptées dans le cadre du droit international et mises en œuvre sans tarder.
- 164.** La représentante de l'OIT s'est réjouie des résultats obtenus par le groupe de travail mixte. L'OIT défend le travail décent, et qui dit abandon des gens de mer dit déficit de travail décent. L'intervenante a estimé qu'il s'agit du début d'un nouveau chapitre dans les activités maritimes de l'OIT et souhaité que toutes les parties concernées donnent suite au plus vite aux recommandations du groupe de travail mixte.
- 165.** Le président a annoncé, dans sa déclaration finale, qu'il estimait que les progrès réalisés entre la huitième et la neuvième session étaient essentiellement dus à la bonne coopération entre les partenaires sociaux, auxquels il a adressé ses plus vifs éloges. «Abandon» et «lésions corporelles et décès» constituent des risques pour les gens de mer, contre lesquels tous les partenaires tripartites souhaitent lutter. Les conclusions du groupe de travail mixte illustrent parfaitement le fait que le tripartisme offre des opportunités dès lors que tous les mandants de l'OIT œuvrent conjointement. L'intervenant a remercié tous les participants et souligné qu'il importe désormais que chacun d'entre eux reste engagé dans le processus jusqu'à ce que les solutions obligatoires soient adoptées et mises en œuvre.

Annexe I

Proposition de texte d'amendement à la convention du travail maritime, 2006¹, devant être soumis à la future Commission tripartite spéciale à des fins d'adoption, conformément à l'article XV de la convention du travail maritime, 2006

Norme – Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer

1. La présente norme énonce des prescriptions visant à garantir la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon.

2. Les dispositions de la présente norme ne sont pas censées être exclusives ou porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours existants destinés à indemniser les gens de mer abandonnés. La législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être compensées par les sommes reçues d'autres sources découlant de ces droits, créances et recours pouvant faire l'objet d'une indemnisation, comme le prescrit la présente norme.

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

4. Le dispositif de garantie financière prévoira un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, pour tout marin victime d'abandon employé ou engagé ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire battant le pavillon du Membre.

5. Aux fins de la présente norme, un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

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

6. Aux fins de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer incluront: une nourriture suffisante, des vêtements, un logement, les soins médicaux nécessaires, et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

7. [Chaque membre exigera que les navires battant son pavillon, auxquels s'applique le paragraphe 1 ou 2 de la règle 5.1.3, fournissent des preuves documentaires de la garantie financière délivrées par le prestataire de la garantie financière. Les preuves documentaires devront être affichées en évidence dans le logement des marins. Lorsque la couverture est assurée par plus d'un prestataire de la garantie financière, le document fourni par chaque prestataire sera conservé à bord.]

¹ Les amendements consistent essentiellement en une nouvelle norme et un nouveau principe directeur contenus dans la règle 2.5 et calqués respectivement sur l'actuelle norme A2.5 et l'actuel principe directeur B2.5. La numérotation et l'emplacement précis du texte proposé pour ces normes et principes directeurs, de même que les changements correspondants destinés à transformer l'instrument proposé en amendement à la CTM, 2006, seront traités ultérieurement.

8. [Les preuves documentaires de la garantie financière devront contenir les informations requises à l'annexe XX, qui devront être consignées en anglais ou accompagnées d'une traduction en anglais.]

9. L'assistance fournie par le dispositif de garantie financière devra être accordée sans retard à la demande du marin concerné, ou en son nom, et appuyée par la justification nécessaire de ce droit, conformément au paragraphe 3 ci-dessus.

10. L'assistance fournie par le dispositif de garantie financière devra être suffisante pour couvrir les points suivants:

- a) les salaires en suspens et autres droits liant l'armateur au marin tels que prévus dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, ne devant pas excéder quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens;
- b) toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement conformément au paragraphe 11;
- c) les coûts d'entretien et de soutien nécessaires depuis l'acte ou l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

11. Aux fins de la présente norme, le rapatriement des gens de mer devra être assuré par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et inclure la fourniture de nourriture et d'un logement depuis le départ du navire jusqu'à l'arrivée au domicile du marin, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

12. Si le prestataire d'assurance ou de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit à un marin conformément à la présente norme, ce prestataire devra, à concurrence de la somme versée, acquérir par subrogation, transfert ou d'une autre manière les droits dont aurait bénéficié ledit marin.

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

Principe directeur – Fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer

1. En application du paragraphe 9 de la norme, si la vérification de la validité de certains éléments de la demande du marin nécessite du temps, le marin ou son représentant ne doit pas pour autant se voir privé de recevoir immédiatement cet aspect de l'assistance requise reconnu comme étant justifié.

Annexe XX

[Les preuves documentaires de la garantie financière prescrites par la norme A2.5bis devront inclure les informations suivantes:

- 1) le nom du navire;
- 2) le port d'enregistrement du navire;
- 3) le signe d'appel du navire;
- 4) le numéro OMI du navire;
- 5) le nom et l'adresse du prestataire de la garantie financière;
- 6) les renseignements pour contacter la personne ou l'entité chargée de s'occuper du traitement des demandes d'assistance des gens de mer;
- 7) le nom de l'armateur;
- 8) la période de validité de la garantie financière;
- 9) une attestation que la garantie financière répond aux prescriptions de la norme.]

Annexe II

Proposition de texte d'amendement à la convention du travail maritime, 2006, devant être soumis à la future Commission tripartite spéciale à des fins d'adoption, conformément à l'article XV de la convention du travail maritime, 2006

Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles; garantie financière (nouveau)

1. «Aux fins de la présente norme, le terme «créance contractuelle» signifie toute créance liée aux maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime, ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.»

2. La législation de chaque Membre garantira que des dispositions efficaces ont été prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les créances contractuelles liées à l'indemnisation, comme énoncé à la norme A4.2.1, au moyen de procédures rapides et équitables.

3. La législation nationale veillera à ce que la couverture financière destinée à garantir une indemnisation pour les créances contractuelles, telle qu'énoncée à la norme A4.2.1, paragraphe 1 b), réponde aux conditions minimales requises ci-après:

- a) l'indemnisation contractuelle, lorsqu'elle est prévue par le contrat d'engagement maritime et sans préjudice du c) ci-dessous, devra être versée en totalité et sans retard;
- b) aucune pression ne sera exercée sur un marin en vue de lui faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel;
- c) si la nature de l'incapacité de longue durée d'un marin ne permet pas d'établir facilement la pleine indemnisation à laquelle le marin peut prétendre, un (ou des) paiement(s) provisoire(s) sera(ont) effectué(s) au marin pour lui éviter de se retrouver indûment dans une situation difficile;
- d) conformément à la règle 4.2, paragraphe 2, le marin recevra un paiement sans préjudice d'autres droits légaux, ce paiement pouvant toutefois être compensé par toute indemnité résultant de toute autre réclamation déposée par le marin à l'encontre de l'armateur et découlant du même incident.

4. [Toute créance contractuelle en vue d'une indemnisation nécessairement couverte par le dispositif de garantie financière mentionné à la norme A4.2.1 b) pourra être présentée directement par le marin concerné ou le parent le plus proche ou un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.]

5. La législation nationale de chaque Membre veillera à ce que les gens de mer reçoivent une notification préalable si la garantie financière de l'armateur devait être annulée, ou soient informés immédiatement de son non-renouvellement.

6. La législation nationale de chaque Membre veillera à ce que l'Etat du pavillon soit notifié par le prestataire d'assurance de l'annulation ou du non-renouvellement de la garantie financière de l'armateur.

7. Chaque membre exigera que les navires battant son pavillon fournissent des preuves documentaires de la garantie financière délivrées par le prestataire de la garantie financière. Les preuves documentaires seront affichées en évidence dans le logement des marins. Lorsque la couverture est assurée par plus d'un prestataire de la garantie financière, le document fourni par chaque prestataire sera conservé à bord.

8. La garantie financière prévoira le paiement de toutes créances contractuelles qu'elle couvre qui se présenteront durant la période de validité du document.

9. Les preuves documentaires de la garantie financière devront contenir les informations requises à l'annexe 4-I, qui devront être consignées en anglais ou accompagnées d'une traduction en anglais.

Principe directeur B4.2

10. Les parties concernées par le paiement d'une créance contractuelle pourront utiliser le formulaire modèle de reçu et de décharge (figurant en annexe à la résolution A.931(22) de l'Assemblée de l'OMI relative aux créances des gens de mer en cas de lésions corporelles ou de décès adoptée le 29 novembre 2001).

Annexe 4-I

Les preuves documentaires de la garantie financière prescrites par la norme A4.2.2, paragraphe 7, devront inclure les informations suivantes:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'enregistrement du navire;
- c) le signe d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire de la garantie financière;
- f) les renseignements pour contacter la personne ou l'entité chargée de s'occuper du traitement des demandes d'assistance des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la période de validité de la garantie financière.

Annexe III

List of participants

Liste des participants

Lista de participantes

Chairperson

Président

Presidente

Mr Charles Darr, Attorney Advisor, Office of Maritime and International Law, United States Coast Guard,
2100 Second Street SW, Room 1416 (CG-0941), Washington, DC, 20593; tel.: +1 202 372 3791;
fax: +1 202 372 3972; email: charles.v.darr@uscg.mil

Experts nominated by governments

Experts désignés par les gouvernements

Expertos designados por los gobiernos

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Capt. Andreas A. Constantinou, Senior Surveyor of Cyprus Ships, Department of Merchant Shipping, Ministry of
Communications and Works, Kyllinis Street, Mesa Geitonia, CY-4007 Lemesos, PO Box 56193,
CY-3305 Lemesos; tel.: +357 25 848 100; fax: +357 25 848 200; email: aconstantinou@dms.mcw.gov.cy

FRANCE FRANCIA

Mr Fabien Joret, Mission Flotte de Commerce, Direction des Affaires Maritimes, Ministère chargé des transports,
Arche Sud, 92055 La Défense Cedex; tel.: +33 1 40 81 73 28; mobile: +33 6 77 61 64 67;
fax: +33 1 40 81 73 15; email: fabien.joret@developpement-durable.gouv.fr

GREECE GRÈCE GRECIA

Mr Nikolaos Isakoglou, Lieutenant Commander HCG, Hellenic Ministry of Mercantile Marine, the Aegean &
Island Policy, Gr Lambraki 150, Piraeus, Athens; tel.: +30 2104191108; fax: +30 2104191561;
email: dner@yen.gr

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mr Sang Pyo Hong, Deputy Director, Seafarers and Labour Policy Division, Office of Logistic and Maritime
Affairs, Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs, 1 Jungang-dong, Gwacheon City, Gyeonggi-do,
427-712; tel.: +82 2 2110 8574; fax: +82 2 504 2677; email: hsp1614@mltm.go.kr

Mr Yuong Shik Hwang, General Manager, Marine Affairs Team, Korea Shipowners' Association, 10th Fl. Sejong
Bldg, 100 Dangju-dong, Jongro-gu, Seoul; tel.: +82 2 739 1551; fax: +82 2 739 1562;
email: yshwang@shipowners.or.kr

Mr Yeong-Woo Jeon, Head, Ship Operation Technology Research Center, Korea Institute of Maritime
and Fisheries Technology, 123 Yong Dang-Dong, Nam-Gu, Busan; tel.: +82 51 620 5822;
fax: +82 51 624 9081; email: jyw@seaman.or.kr

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Neil Frank Ferrer, First Secretary and Consul and Alternate Permanent Representative of the Philippines to the IMO, Embassy of the Philippines, 6–8 Suffolk Street, London SW1Y 4HG, United Kingdom, tel.: +44 20 745 11 806; fax: +44 20 793 09 787; email: neil.ferrer@dfa.gov.ph

Mr Ramon Tionloc, Labor Attaché, Philippines Embassy, C/Alcalá, 149, 2ºB, 28009 Madrid, Spain, tel.: +34 91 781 86 24; fax: +34 91 781 86 25; email: ramonjr-tionloc@yahoo.com

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr David Best, Senior Policy Advisor, Department for Transport, 76 Marsham St, London, tel.: +44 207 944 4779; fax: +44 207 944 2186; email: david.best@dft.gsi.gov.uk

Mr David Bolomini, Department for Transport, 76 Marsham St, London; tel.: +44 207 944 5452; fax: +44 207 944 2186; email: david.bolomini@dft.gsi.gov.uk

Mr James Hatcher, Department for Transport, 66 Marsham St, London; tel.: +44 207 944 5452; fax: +44 207 944 2186; email: james.hatcher@dft.gsi.gov.uk

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr Patrick Bonner, Vice-President, Maritime Law Association, Freehill Hogan & Mahar LLP, 80 Pine Street, New York 10005; tel.: +1 212 381 3007; fax: +1 212 425 1901; email: bonner@freehill.com

Mr Joseph Cox, President, Chamber of Shipping of America, 1730 M Street, NW, Suite 407, Washington, DC, 20036; tel.: +1 202 775 4399; fax: +1 659 3795; email: jcox@knowships.org

Mr William Eglinton, Advisor, Seafarers International Union, PO Box 118, Piney Point, Maryland 20674, tel.: +1 301 994 2767; fax: +1 301 994 2705; email: beglinton@seafarers.org

Capt. Charles Michel, Chief, Office of Maritime & International Law, United States Coast Guard, 2100 Second Street, SW, Room 1416 (CG-0941), Washington, DC, 20593; tel.: +1 202 372 3785; fax: +1 202 372 3972; email: charles.d.michel@uscg.mil

Mr Douglas Stevenson, Director, Center for Seafarers' Rights, Seamen's Church Institute of NY and NJ, 241 Water Street, New York; tel.: +1 212 349 9090; fax: +1 212 349 8362; email: csr@seamenschurch.org

Ms Amber Ward, Lieutenant, Attorney Advisor, Office of Maritime & International Law, United States Coast Guard, 2100 Second Street, SW, Room 1416 (CG-0941), Washington, DC, 20593; tel.: +1 202 372 3794; fax: +1 202 372 3972; email: amber.s.ward@uscg.mil

Observers nominated by Governments

Observateurs désignés par les gouvernements

Observadores designados por los gobiernos

ANGOLA

Mr Olivio Jacinto, Maritime Advisor, Embassy of the Republic of Angola to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Angola Permanent Representation at IMO, 22 Dorset Street, London W1U 6QY, United Kingdom; tel.: +44 20 7299 9850; fax: +44 20 7486 1632; email: admin@angolaimo.org.uk

BAHAMAS

Capt. Douglas Bell, Deputy Director, Maritime Affairs, Bahamas Maritime Authority, 120 Old Broad Street London EC2N 1AR, United Kingdom; tel.: +44 20 75621300; fax: +44 20 76140688, email: dbell@bahamasmaritime.com

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

Mr Johan Van Steen, Legal Adviser, Federal Public Service Mobility Transport, Directorate General Maritime Transport, Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussels; tel.: +32 2 277 3592; fax: +32 2 277 4051; email: johan.vansteen@mobility.fgov.be

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Mr Jan Gabrielsen, Head of Division, Danish Maritime Authority, Vermundsgade 38C, Copenhagen 2100, tel.: +45 39 174630; fax: +45 39 174421; email: jga@dma.dk

Ms Tina Bolbjerg Winther-Nielsen, Head of Section, Danish Maritime Authority, Vermundsgade 38C, Copenhagen 2100; tel.: +45 39 174627; fax: +45 39 174421; email: tw@dma.dk

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr Friedrich Catoir, Consul General, Consul General of Germany, Chemin du Petit Saconnex 28c, 1209 Geneva, Suisse; tel.: +41 22 730 1215; fax: +41 22 734 3043; email: L-GK@genf.diplo.de

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Setsuo Nomura, Special Researcher, Japan Maritime Center, Kaiun Bldg 2-6-4 Hirakawa-cho, Chiyoda-ku, Tokyo 102-0093; tel.: +81 3 3263 9421; fax: +81 3 3264 5565; email: s-nomura@jpmac.or.jp

Mr Hidemi Suzuki, Special Assistant to the Director of International Planning and Coordination Office, General Affairs Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, 2-1-3 Kasumigaseki Chiyoda-ku, Tokyo 100-8918; tel.: +81 3 5253-8656; fax: +81 3 5253-1642; email: suzuki-h2g2@mlit.go.jp

Mr Seiichi Tajima, First Secretary, Permanent Mission of Japan in Geneva, 3 Chemin des Fins, CP 337, 1211 Geneva 19, Suisse; tel.: +41 22 717 3105; fax: +41 22 717 3774; email: seiichi.tajima@ge-japan.ch

MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL LAS ISLAS MARSHALL

Ms Angela Plott, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Office of the Maritime Administrator, 11495 Commerce Park Drive, Reston VA 20191-1507; tel.: +1 703 620 4880; fax: +1 703 476 8522; email: aplott@register-iri.com

MEXICO MEXIQUE MÉXICO

Mr José Luis Herrera Vaca, Jefe de la Unidad de Asuntos Internacionales, pemex, Av. Marina Nacional n° 329, Torre Ejecutiva piso 9, Col. Huasteca, CP 11311 Mexico DF; tel.: 1944 8955, ext.: 12594; fax: 1944 2500; email: jlherrera@pemex.gob.mx

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Ms Unn Caroline Lem, Senior Adviser, The Norwegian Maritime Directorate, Haugesund 5509, tel.: +47 52745358; fax: 47 52745013; email: ucl@sjofartsdir.no postmottak@sjofartsdir.no

Mr Terje Hernes Pettersen, Senior Adviser, Ministry of Trade and Industry, 8014 Oslo; tel.: +47 22 24 04 77; fax: +47 906 23 866; email: thp@nhd.dep.no

Mr Haakon Storhaug, Senior Adviser, Norwegian Maritime Directorate, PO Box 2222, Haugesund N-5509; tel.: +47 52 74 51 54; fax: +47 25 74 50 01; email: hst@sjofartsdir.no postmottak@sdir.no

PANAMA PANAMÁ

Ms Giovanna Villamonte Santos, Subjefa, Departamento de Asuntos Laborales Marítimos de la Autoridad Marítima de Panamá, Albrook, Edificio PanCanal Plaza, piso 2, oficina 201, Panamá, apto. postal 0816-05742; tel.: +507 501 5067; fax: +507 501 5210; email: gvillamonte@amp.gob.pa

Shipowners' representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores

- Mr James Hudson, Adviser, National Federation of Fishermen's Organization (NFFO), Fishing Vessel Owner Representative, NFFO Office, 30 Monkgate, York, YO31 7PF, United Kingdom; tel.: +44 19 04 635 430; fax: +44 77 15 635 431; mobile: +44 7715 612 485; email: jim@nffo.org.uk
- Mr Tom Mason, Carthusian Court, 12, Carthusian Street, London EC1M 6EZ, United Kingdom, tel.: +44 207 417 88 44; fax: +44 207 417 88 77; email: tony.mason@marisec.org
- Mr George Koltsidopoulos, Legal Adviser, Union of Greek Shipowners, 85 Akti Miaouli, Piraeus, Greece, tel.: +30 210 42 91 159; fax: +30 210 42 91 166; email: ugs@ath.forthnet.gr
- Ms Edith Midelfart, Attorney at law, Norwegian Shipowners' Association, PO Box 1452 Vika, 0116 Oslo, Norway; tel.: +47 22 40 15 75/22 40 15 00; fax: +47 22 40 15 15; email: edith.midelfart@rederi.no
- Capt. Paddy Mcknight, Manager, Japan Shipowners' Association, Dexter House, Royal Mint Court, London EC3N 4JR, United Kingdom; tel.: +44 207 488 0899; fax: +44 207 488 3167; email: paddymcknight@jsaldn.org.uk
- Ms Natalie Shaw, Secretary of the Shipowners' group at the ILO, International Shipping Federation, Carthusian Court, 12 Carthusian Street, London EC1M 6EZ, United Kingdom; tel.: +44 207 417 88 44; fax: +44 207 417 88 77; email: natalie.wiseman@marisec.org
- Mr Tim Springett, International Shipping Federation, Carthusian Court, 12 Carthusian Street, London EC1M 6EZ, United Kingdom; tel.: +44 207 417 28 20; fax: +44 207 417 88 77; email: tim.springett@british-shipping.org
- Mr Ment Van Der Zwan, Policy Advisor, Pelagic Freezer Trawler Association, Hermelijnvinder 12, 1113 LH Diemen, Netherlands; tel.: +31 255 56 14 77, mobile: +31 6 204 176 44; fax: +31 255 52 21 34; email: ment@cv-ym.nl

Seafarers' representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

- Mr Jon Whitlow, Secretary of the Seafarers' group to the Joint Maritime Commission, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, 49–60 Borough Road, London SE1 1DR, United Kingdom, tel.: +44 20 7940 9270; fax: +44 20 7940 9275; email: whitlow_jon@itf.org.uk
- Mr John Halas, General Secretary PNO, Pan-Hellenic Seamen's Federation, 47/49 Akti Miaouli Street, Livanos Building, Piraeus 18536, Greece; tel.: +30 210 429 2958/59/67; fax: +30 210 429 3040; email: gram@pno.gr
- Mr Agapios Tselentis, Director – International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation, 47/49 Akti Miaouli Street, Livanos Building, Piraeus 18536, Grèce; tel.: +30 210 429 2958/59/67; fax: +30 210 429 3040; email: gram@pno.gr
- Mr Jesus Sale, International Transport Workers' Federation (ITF), Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines, Seamen's Centre, Corner Cabildo & St Potenciana Streets, Intramuros 1002, Manila, Philippines; tel.: +632 527 64 81/ 527 35 35; fax: +632 527 36 34/ 527 36 38; email: jojo_sc@amosup.org
- Mr Sigis Buckman, General Secretary, Ghana Merchant Navy Officers' Association, PO Box CS 8654, Tema, Ghana; tel.: +233 22 20 4422/+244 63 92 08; fax: +233 22 20 4422, email: buckman_sigis@itf.org.uk
- Mr Brian Orrell, General Secretary, NAUTILUS UK, Oceanair House, 750–760 High Road, Leytonstone, London E11 3BB, United Kingdom; tel.: +44 208 989 6677; fax: +44 208 530 1015; email: borrell@nautilusuk.org vcoates@nautilusuk.org

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Trade Union Confederation (ITUC)

Confédération syndicale internationale

Confederación Sindical Internacional

Ms Esther Busser, ITUC Geneva Office, 46, avenue Blanc, 1202 Geneva, Switzerland; tel.: +41 22 738 42 02;
fax: +41 22 738 10 82; email: ester.busser@ituc-csi.org

International Organisation of Employers' (IOE)

Organisation internationale des employeurs

Organización Internacional de Empleadores

Mr Jean Dejardin, Adviser, IOE, 26, chemin de Joinville, 1216 Cointrin, Geneva, Switzerland,
tel.: +41 22 929 00 13; fax: +41 22 929 00 01; email: dejardin@ioe-emp.org

International Christian Maritime Association (ICMA)

Association maritime chrétienne internationale

Asociación Marítima Cristiana Internacional

Rev. Ken Peters, Director of Justice & Welfare, ICMA, the Mission to Seafarers, St Michael Paternoster,
Royal, College Hill, London EC4R 2RL, United Kingdom; tel.: +44 207 24 85 202;
email: kenpeters@missiontoseafarers.org

Mr Domingo González Joyanes, c/ Julián Hernández nº 3 b. izda, 28043 Madrid, Spain; tel.: +34 91 415 79 17;
fax: +34 91 234 22 64; email: djoyanes@hotmail.com

International Federation of Shipmasters' Association (IFSMA)

Mr Mark Dickinson, Vice-President, International Federation of Shipmasters' Association (IFSMA),
202 Lambeth Road, London SE1 7JY, United Kingdom; tel.: +44 20 7261 0450; fax: +44 20 7928 9030;
email: hq@ifsma.org

Capt. Thomas Brown, International Federation of Shipmasters' Association (IFSMA), 202 Lambeth Road,
London SE1 7JY, United Kingdom; tel.: +44 20 7261 0450; fax: +44 20 7928 9030; email: hq@ifsma.org

Mr Nicholas Maddalena, International Federation of Shipmasters' Association (IFSMA), 202 Lambeth Road,
London SE1 7JY, United Kingdom; tel.: +44 20 7261 0450; fax: +44 20 7928 9030; email: hq@ifsma.org

International Group of P&I Clubs

Mr Hugh Hurst, Legal Adviser, International Group of P&I Club, Peek House, 20 Eastcheap, London EC3M 1EB,
United Kingdom; tel.: +44 20 7929 3544; email: secretariat@internationalgroup.org.uk

Mr David Baker, Policy Adviser, International Group of P&I Club, Peek House, 20 Eastcheap, London EC3M
1EB, United Kingdom; tel.: +44 20 7929 3544; email: secretariat@internationalgroup.org.uk

International Ship Suppliers' Association (ISSA)

Mr Mark Dickinson, International Ship Suppliers Association (ISSA), the Baltic Exchange, St Mary Axe, London
EC3A 8BH, United Kingdom; tel.: +44 207 626 6236/7, mobile: +44 77 10 45 26 32;
fax: +44 207 626 6234; email: secretariat@shipsupply.org

Secretariat of the meeting
Secrétariat de la réunion
Secretaría de la reunión

International Maritime Organization

Mr Gaetano Librando, Deputy Director, Head, Treaties and Rules Section, Subdivision for Legal Affairs, Legal Affairs and External Relations Division, email: glibrando@imo.org

International Labour Office

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 Brandt Wagner, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

Ms Christine Bader, Legal Officer, International Labour Standards Department

Mr Timo Knäbe, Associate Expert, International Labour Standards Department

Mr Jérôme Blanchard, Associate Expert, International Labour Standards Department

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

Mr Luc Demaret, Representative of the Bureau for Workers' Activities

Mr Christian Hess, Representative of the Bureau for Employers' Activities