



Conseil d'administration

322^e session, Genève, 30 octobre-13 novembre 2014

GB.322/LILS/3

Section des questions juridiques et des normes internationales du travail
Segment des normes internationales du travail et des droits de l'homme

LILS

Date: 10 octobre 2014

Original: anglais

TROISIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

Rapport de la première réunion de la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (Genève, 7-11 avril 2014)

Rapport du président au Conseil d'administration, conformément à l'article 16 du règlement de la Commission tripartite spéciale

Objet du document

Le présent document a pour objet de permettre au Conseil d'administration de prendre note du rapport du président de la première réunion de la Commission tripartite spéciale (7-11 avril 2014), en application du règlement de cette dernière, ainsi que du rapport final de la réunion en question, de nommer le président de la Commission tripartite spéciale pour un nouveau mandat de deux ans et d'envisager de convoquer la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale en 2016 (voir le projet de décision au paragraphe 17).

Objectif stratégique pertinent: Promouvoir et mettre en œuvre les normes et les principes et droits fondamentaux au travail et encourager le dialogue social.

Incidences sur le plan des politiques: Leçons à tirer pour de futures activités normatives.

Incidences juridiques: Les amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), adoptés par la Commission tripartite spéciale et approuvés par la Conférence internationale du Travail à sa 103^e session (2014), entreront en vigueur, pour autant que les conditions définies soient remplies, le 18 janvier 2017.

Incidences financières: Dispositions financières relatives à la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale.

Suivi nécessaire: Deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale prévue pour 2016.

Unité auteur: Département des normes internationales du travail (NORMES).

Documents connexes: GB.319/LILS/5; GB.320/INS/2.

Introduction

1. La Commission tripartite spéciale, instituée par le Conseil d'administration en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), a tenu sa première réunion du 7 au 11 avril 2014 au siège de l'OIT, à Genève. Le rapport final ¹ de cette première réunion est présenté avec le présent rapport du président (voir l'annexe IV). Plus de 400 personnes ont assisté à la réunion.
2. Conformément à l'article 16 du règlement de la Commission tripartite spéciale ², le président de la commission doit présenter au Conseil d'administration un rapport «sur l'application de la convention. Ce rapport peut contenir des recommandations adressées au Conseil d'administration sur les mesures à prendre pour assurer l'application effective, efficiente et, dans la mesure jugée opportune, uniforme de la convention.»
3. La réunion s'est révélée fructueuse, puisque tous les points inscrits à l'ordre du jour adopté par le Conseil d'administration à sa 319^e session (octobre 2013) ³ ont été abordés et qu'elle a donné lieu à des échanges bipartites et tripartites utiles sur de nombreuses questions liées à l'application de la convention et permis de parvenir à un accord tripartite sur de nombreux sujets importants. La suite du présent rapport du président détaille les conclusions de la réunion pour chacun des points de l'ordre du jour.

1. Nomination des trois vice-présidents de la commission

4. Conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 6 de son règlement, la commission a nommé les représentants ci-après vice-présidents de la Commission pour un mandat de trois ans:
 - M. Hans Leo Cacdac (membre gouvernemental, Philippines);
 - M. Arthur Bowring (membre armateur, Hong-kong, Chine);
 - M. David Heindel (membre gens de mer, Etats-Unis).

2. Examen des propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime, 2006

5. Les participants à la réunion ont examiné les propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, qui ont été présentées conjointement par les représentants des armateurs et des gens de mer au sein de la Commission tripartite spéciale. Le Directeur général a communiqué ces propositions d'amendements à tous les Membres de l'Organisation, en les invitant à soumettre des observations ou suggestions à leur sujet dans un délai de six mois.

¹ BIT: *Rapport final*, première réunion de la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (Genève, 7-11 avril 2014), document STCMLC/2014/6.

² Adopté par le Conseil d'administration à sa 313^e session (mars 2012): document GB.313/LILS/3. Mis en ligne sur le site Web de la MLC, 2006, à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_183944/lang--fr/index.htm.

³ Documents GB.319/LILS/5, annexe, et GB.319/PV, paragr. 584.

Conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article XV, un résumé de ces observations ou suggestions a été transmis à la commission pour examen, lequel a eu lieu lorsqu'elle a débattu des propositions d'amendements à sa première réunion, en avril 2014.

6. Les amendements au code relatifs à l'application de la règle 2.5 (Rapatriement) visent à apporter une réponse plus adaptée aux problèmes spécifiques qui se posent en cas d'abandon des gens de mer. Les amendements au code relatifs à l'application de la règle 4.2 (Responsabilité des armateurs) définissent dans le détail l'obligation où se trouve l'armateur de prendre à sa charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel ⁴.
7. Comme 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 n'avait pas encore achevé ses travaux à l'époque, les détails de cette couverture financière et les questions connexes n'avaient pas été réglés, en 2006, au moment de l'adoption de la convention du travail maritime, 2006 ⁵.
8. La Commission tripartite spéciale a examiné et révisé les propositions d'amendements au code relatif à l'application des règles 2.5 et 4.2 de la MLC, 2006, et a voté massivement ⁶ en leur faveur, satisfaisant ainsi à la règle de la majorité des deux tiers et aux autres prescriptions énoncées au paragraphe 4 de l'article XV de la MLC, 2006. Elle a également jugé qu'il importait d'adopter des mesures transitoires pour la période suivant l'entrée en vigueur de ces amendements, étant donné que ceux-ci exigent une modification des documents de bord et qu'il faut donc un certain délai pour les réviser ou les renouveler. Outre les amendements, la commission a donc adopté une résolution sur les mesures transitoires afin de résoudre cette question d'ordre pratique ⁷.

⁴ Ces amendements s'inspirent des principes ayant fait l'objet d'un accord à la neuvième session du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer et sont aussi fondés sur les *Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer*, publiées par l'OMI et l'OIT en 2001, et sur les *Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer*, adoptées par l'OMI et l'OIT en 2001.

⁵ La nécessité d'établir de nouvelles dispositions a été soulignée dans la résolution adoptée par la Conférence internationale du Travail concernant 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 (résolution III). Dans cette résolution, la Conférence demande aux Membres d'élaborer une norme assortie de directives qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime, 2006 (ou dans un autre instrument). La résolution peut être consultée à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf.

⁶ L'article XIII de la MLC, 2006, prévoit une pondération des droits de vote, de sorte que chacun des groupes des armateurs et des gens de mer dispose de la moitié des droits de vote du groupe gouvernemental. Personne ne s'est prononcé contre les amendements, et seuls deux représentants d'un membre gouvernemental de la commission se sont abstenus.

⁷ Voir la résolution sur les mesures transitoires relatives à l'entrée en vigueur des amendements à la convention du travail maritime, 2006, concernant les obligations liées à la garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et les responsabilités des armateurs, BIT: *Rapport final, op. cit.*, paragr. 391-399 et annexe II.

9. Conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article XV de la MLC, 2006, et de l'article 17 du règlement de la Commission tripartite spéciale, les amendements au code de la convention – accompagnés d'un commentaire – ont été communiqués par le président de la commission au Conseil d'administration pour transmission à la prochaine session de la Conférence internationale du Travail (juin 2014). Le 11 juin 2014, à sa 103^e session, la Conférence a approuvé ces amendements à la majorité requise des deux tiers ⁸. Le texte des amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tel qu'il a été approuvé par la Conférence, figure dans l'annexe I du présent rapport.
10. Le 18 juillet 2014, ces amendements ont été (au titre du paragraphe 6 de l'article XV de la MLC, 2006) notifiés à tous les Etats Membres dont l'instrument de ratification de la MLC, 2006, a été enregistré avant la date de cette approbation. Ces Membres disposent d'un délai de deux ans à compter de la date de notification, c'est-à-dire jusqu'au 18 juillet 2016, pour faire part formellement au Directeur général de leur désaccord avec ces amendements. Les amendements entreront en vigueur le 18 janvier 2017, c'est-à-dire six mois après l'expiration du délai de réflexion de deux ans, sauf si plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention ont exprimé formellement leur désaccord auprès du Directeur général. Conformément aux dispositions du paragraphe 8 de l'article XV, les amendements réputés avoir été acceptés en application du paragraphe 7 entreront en vigueur (six mois après l'expiration du délai de réflexion de deux ans) pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 dudit article et n'ayant pas retiré ce désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 11 ou n'ayant pas donné notification conformément aux dispositions des alinéas a) ou b) du paragraphe 8. Une fois qu'un amendement adopté en vertu de l'article XV est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

3. Echange d'informations sur la mise en œuvre

11. Un échange d'informations important et très utile a eu lieu entre les gouvernements et sur une base tripartite. Plusieurs questions précises concernant la mise en œuvre ont été soulevées, notamment à propos de la réglementation des services de recrutement et de placement des gens de mer et de la compétence à l'égard des contrats d'engagement maritime. Par ailleurs, la nécessité d'une application uniforme de la définition du terme «gens de mer» suscite une préoccupation dont il a été pris note et que la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations pourrait envisager de prendre en compte lorsqu'elle passe en revue les rapports nationaux au titre de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail. Plusieurs autres questions particulières ont aussi été abordées, ainsi qu'il est indiqué dans le rapport final de la réunion ⁹.
12. En général, il faut noter que les participants ont estimé que cette première réunion avait incontestablement permis de procéder à un échange utile d'informations au sujet des modalités de mise en œuvre. Ils ont d'ailleurs adopté une résolution recommandant qu'au moins pendant une période initiale faisant suite à l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, le Conseil d'administration devrait convoquer à intervalles réguliers des réunions de la

⁸ BIT: *Compte rendu provisoire*, n^{os} 2, 2A et 16, Conférence internationale du Travail, 103^e session, Genève, 2014.

⁹ BIT: *Rapport final*, *op. cit.*, paragr. 401-429.

Commission tripartite spéciale afin d'intensifier les échanges et le dialogue social au niveau international et d'assurer ainsi une application plus efficace de la convention ¹⁰.

4. Examen, le cas échéant, des demandes de consultation au titre de l'article VII de la MLC, 2006

13. Aucune demande de consultation n'a été formulée dans le cadre de cette réunion.

5. Adoption des dispositions applicables à la consultation au titre de l'article VII de la MLC, 2006

14. Il se peut qu'un certain nombre de demandes de consultation soient formulées à l'avenir. Conformément à son mandat, la commission a adopté des dispositions transitoires pour répondre aux demandes de consultation qui pourraient être présentées entre ses réunions en vertu de l'article VII de la MLC, 2006 ¹¹.

6. Autres questions

15. En application du paragraphe 2 de l'article 6 du règlement, les représentants gouvernementaux à la commission ont recommandé au Conseil d'administration de prolonger de deux années supplémentaires le mandat de l'actuel président de la commission, M. Naim Nazha, qui a été nommé pour une période initiale d'un an ¹².

7. Administration

16. Le Bureau a pris note des recommandations et résolutions formulées par la commission et indiqué que, à propos des réunions régulières, des ressources sont prévues dans le budget de l'actuelle période biennale pour une seule réunion de la commission. Des fonds seront cependant inscrits dans les Propositions de programme et de budget présentées par le Directeur général pour 2016-17 en vue de la tenue d'une réunion supplémentaire de la commission.

¹⁰ Voir la résolution concernant les réunions régulières de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, BIT: *Rapport final, op. cit.*, paragr. 400 et annexe II.

¹¹ Voir les dispositions prises pour répondre aux demandes de consultation en vertu de l'article VII présentées entre les réunions de la commission, BIT: *Rapport final, op. cit.*, paragr. 442.

¹² Comme suite à la délégation au bureau du Conseil d'administration des pouvoirs de prendre des décisions concernant l'organisation de la première réunion de la Commission tripartite spéciale (document GB.319/LILS/5, paragr. 29 f)), le bureau du Conseil d'administration a autorisé le Directeur général à désigner M. Naim Nazha comme président de cette première réunion (document GB.320/INS/16); la prolongation de deux ans du mandat de ce dernier permettra d'aligner son mandat sur celui des trois vice-présidents (voir le paragraphe 4 du présent rapport).

Projet de décision**17. Le Conseil d'administration:**

- a) *prend note des informations figurant dans le présent rapport, et notamment de celles qui sont fournies à la section 5 du présent rapport et au paragraphe 442 du rapport final de la première réunion de la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), au sujet des dispositions concernant les demandes de consultation présentées en vertu de l'article VII de la MLC, 2006;*
- b) *nomme de nouveau M. Naim Nazha président de la Commission tripartite spéciale pour un second mandat consécutif d'une durée de deux ans;*
- c) *décide de convoquer la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale en 2016, pour autant que des dispositions budgétaires soient prises à cet effet.*

Annexe I

Texte des amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006

Amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 et annexes de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), adoptés par la Commission tripartite spéciale le 11 avril 2014

- I. Amendements au code concernant la règle 2.5
– Rapatriement de la MLC, 2006 (et annexes)

A. Amendements relatifs à la norme A2.5

Dans le titre actuel «Norme A2.5 – Rapatriement», remplacer «A2.5» par «A2.5.1».

Après le paragraphe 9 de l'actuelle norme A2.5, ajouter le titre et le texte suivants:

Norme A2.5.2 – Garantie financière

1. En application de la règle 2.5, paragraphe 2, la présente norme énonce des prescriptions visant à assurer la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon.

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

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

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

4. Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, pour tout marin victime d'abandon à bord d'un navire battant le pavillon du Membre.

5. Aux fins du paragraphe 2 b) de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer doivent comprendre: une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.

6. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon, auxquels s'appliquent les paragraphes 1 ou 2 de la règle 5.1.3, détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

7. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A2-I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

8. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard sur la demande formulée par le marin ou son représentant désigné, et dûment justifiée, conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

9. Eu égard aux règles 2.2 et 2.5, l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir:

- a) les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, le montant dû ne devant excéder quatre mois de salaire et quatre mois pour les autres prestations en suspens;
- b) toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 10;
- c) les besoins essentiels du marin comprennent: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

10. Les frais de rapatriement couvrent le voyage par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et comprennent la fourniture de nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

11. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

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

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

14. Les dispositions de la présente norme n'ont pas pour objet d'être exclusives ni de porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours destinés à indemniser les gens de mer abandonnés. La législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être déduites des sommes reçues d'autres sources et découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente norme.

B. Amendements relatifs au principe directeur B2.5

A la fin de l'actuel principe directeur B2.5, ajouter le titre et le texte suivants:

Principe directeur B2.5.3 – Garantie financière

1. En application du paragraphe 8 de la norme A2.5.2, si la vérification de la validité de certains éléments de la demande du marin ou de son représentant désigné nécessite du temps, le marin ne devrait pas pour autant se voir privé de recevoir immédiatement l'assistance correspondant aux éléments dont la validité a été établie.

C. *Amendement relatif à l'insertion d'une nouvelle annexe*

Avant l'annexe A5-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE A2-I

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

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

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

D. *Amendements relatifs aux annexes A5-I, A5-II et A5-III*

A la fin de l'annexe A5-I, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière pour rapatriement

Dans l'annexe A5-II, après le point 14 situé sous le titre Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I, ajouter l'élément suivant:

15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5)

Dans l'annexe A5-II, après le point 14 situé sous le titre Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II, ajouter l'élément suivant:

15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5)

A la fin de l'annexe A5-III, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière pour rapatriement

II. Amendements au code concernant la règle 4.2
– Responsabilité de l'armateur de la MLC, 2006
(et annexes)

A. *Amendements relatifs à la norme A4.2*

Dans le titre actuel «Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs», remplacer «A4.2» par «A4.2.1».

Après le paragraphe 7 de l'actuelle norme A4.2, ajouter le texte suivant:

8. La législation nationale prévoit que le dispositif de garantie financière destiné à garantir l'indemnisation prévue au paragraphe 1 b) de la présente norme pour les créances contractuelles définies dans la norme A4.2.2 satisfait aux exigences minimales suivantes:

- a) l'indemnisation contractuelle, lorsqu'elle est prévue par le contrat d'engagement maritime et sans préjudice de l'alinéa c) du présent paragraphe, est versée en totalité et sans retard;
- b) aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel;
- c) si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se retrouver dans une situation précaire injustifiée;
- d) conformément à la règle 4.2, paragraphe 2, le marin reçoit un paiement sans préjudice d'autres droits garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit par l'armateur de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident;
- e) toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

9. La législation nationale dispose que les gens de mer reçoivent un préavis si la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou résiliée.

10. La législation nationale dispose que l'autorité compétente de l'Etat du pavillon est avisée par le prestataire de la garantie financière de l'annulation ou de la résiliation de la garantie financière de l'armateur.

11. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

12. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

13. La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances contractuelles couvertes qui se présentent durant la période de validité du document.

14. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A4-I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

Ajouter le titre et le texte suivants à la suite de l'actuelle norme A4.2:

Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

1. Aux fins du paragraphe 8 de la norme A4.2.1, et de la présente norme, le terme «créance contractuelle» s'entend de toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective.

2. Le dispositif de garantie financière, tel que prévu au paragraphe 1 b) de la norme A4.2.1, peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds ou de tout autre dispositif équivalent. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

3. La législation nationale garantit que des dispositions efficaces sont prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, telles que visées au paragraphe 8 de la norme A4.2.1 au moyen de procédures rapides et équitables.

B. Amendements relatifs au principe directeur B4.2

Dans le titre actuel «Principe directeur B4.2 – Responsabilité de l'armateur», remplacer «B4.2» par «B4.2.1».

Au paragraphe 1 de l'actuel principe directeur B4.2, remplacer «norme A4.2» par «norme A4.2.1».

Après le paragraphe 3 du principe directeur B4.2 actuel, ajouter le titre et le texte suivants:

Principe directeur B4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

1. La législation nationale devrait prévoir que les parties au paiement d'une créance contractuelle pourront utiliser le modèle de reçu et de décharge figurant dans l'annexe B4-I.

C. Amendements relatifs à l'insertion de nouvelles annexes

Après l'annexe A2-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE A4-I

Preuves de la garantie financière prévue à la règle 4.2

Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière prescrit au paragraphe 14 de la norme A4.2.1 doit inclure les informations suivantes:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;
- f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les créances contractuelles des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière;
- i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A4.2.1.

Après l'annexe A4-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE B4-I

Modèle de reçu et de décharge visé au principe directeur B4.2.2

Navire (nom, port d'immatriculation et numéro OMI):

Incident (date et lieu):

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

Armateur:

Je soussigné, [nom du marin] [nom de l'héritier du marin et/ou de la personne à charge] *, accuse réception par la présente de la somme de [montant et devise] en acquittement de l'obligation de l'armateur de payer une indemnisation contractuelle pour lésions corporelles et/ou mort en vertu des clauses de [mon engagement] [de l'engagement du marin] * et dégage l'armateur de ses obligations en vertu desdites clauses.

Le paiement est effectué sans reconnaissance de responsabilité à l'égard de créances éventuelles et est accepté sans préjudice de [mon droit][du droit du marin/de l'héritier légal du marin et/ou de la personne à charge] * de faire valoir en justice toute créance pour négligence ou faute, ou violation d'une obligation légale, ou tout autre droit à réparation pouvant être invoqué et découlant de l'incident susmentionné.

Date:

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

Signature:

Accusés de réception:

Armateur/représentant de l'armateur:

Signature:

Prestataire de la garantie financière:

Signature:

* Rayer la mention inutile.

D. Amendements relatifs aux annexes A5-I, A5-II et A5-III

A la fin de l'annexe A5-I, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

Dans l'annexe A5-II, ajouter comme dernier point de la Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I, l'élément suivant:

16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2)

Dans l'annexe A5-II, ajouter comme dernier point de la Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II, l'élément suivant:

16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2)

A la fin de l'annexe A5-III, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

Annexe II

Résolution concernant les réunions régulières de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006

La Commission tripartite spéciale créée par le Conseil d'administration du BIT en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006,

S'étant réunie à Genève du 7 au 11 avril 2014,

Notant les antécédents, anciens et uniques, du secteur maritime au sein de l'OIT et sa riche contribution à l'égard des questions sociales fondamentales dans le secteur mondialisé du transport maritime, s'assurant ainsi que ses activités restent adaptées aux réalités du secteur du transport maritime mondial;

Notant que la convention du travail maritime, 2006, a été qualifiée de quatrième pilier de la réglementation mondiale en matière maritime, les autres étant les conventions SOLAS, MARPOL et STCW de l'OMI;

Notant que, depuis l'adoption de l'Accord de Genève, il existe une volonté de pouvoir mettre à jour la convention et d'en examiner la mise en œuvre et l'efficacité sur une base régulière;

Rappelant l'obligation faite à la Commission tripartite spéciale de suivre en permanence la convention et d'offrir, comme le prévoit l'article VII, un forum de consultation pour les Etats Membres où n'existent pas d'organisations représentatives d'armateurs ou de gens de mer,

Estime que les trois prochaines années seront cruciales pour assurer la mise en œuvre effective de la convention;

Notant l'évolution et les progrès techniques permanents dans le secteur du transport maritime et l'importance de la prise en compte des aspects sociaux et du travail afin de continuer d'offrir des conditions de travail décentes aux gens de mer employés à bord de la flotte mondiale;

Notant également l'importance de l'efficacité de la convention pour la réglementation maritime mondiale, le secteur du transport maritime, les gens de mer et la communauté mondiale, 90 pour cent du commerce mondial s'effectuant par voie maritime,

Demande que le budget et les ressources nécessaires soient dégagés pour la tenue des sessions régulières de la commission durant les trois prochaines années, la fréquence des réunions devant être revue après cette période initiale; et

Invite le Directeur général à veiller à ce que des ressources adéquates soient provisionnées pour maintenir la pertinence de la convention et assurer sa mise en œuvre effective dans les années à venir.

Annexe III

Dispositions prises pour répondre aux demandes de consultation en vertu de l'article VII présentées entre les réunions de la commission

En vertu de l'article 14 de son règlement, la Commission tripartite spéciale s'est mise d'accord sur les dispositions transitoires suivantes, prises pour répondre aux demandes de consultation en vertu de l'article VII de la convention du travail maritime, 2006, présentées par un Membre ayant ratifié celle-ci entre les réunions de la commission:

1. Un groupe constitué de représentants du groupe gouvernemental, du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer est à disposition pour émettre des avis au nom de la commission, lorsqu'un gouvernement présente une demande de consultation en vertu de l'article VII de la convention entre les réunions de la commission.
2. Dès réception d'une demande de consultation, conformément au paragraphe 1 de l'article 14 de son règlement, le bureau de la commission, en tenant compte de tous les éléments pertinents tels que l'objet de la demande et les connaissances linguistiques nécessaires pour communiquer avec le gouvernement concerné, forme un groupe de travail qui émettra l'avis demandé au gouvernement concerné. Les porte-parole de chaque groupe sélectionnent deux membres au sein de leur groupe respectif pour constituer ce groupe de travail.
3. Le bureau détermine à l'unanimité les modalités de consultation. Ce processus de consultation ne devrait pas entraîner de coûts importants.
4. Conformément au paragraphe 3 e) du règlement de la commission, les avis émis sont mis à la disposition de la commission à sa prochaine réunion et, si la commission les approuve, à tous les Membres de l'Organisation.
5. Le gouvernement concerné communique au Bureau les éléments déterminés à la suite de la consultation. Le Bureau les transmet ensuite à la commission.

Annexe IV

Rapport final de la première réunion de la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006 (Genève, 7-11 avril 2014)

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction.....	1
II. Composition de la Commission tripartite spéciale.....	1
III. Déclarations liminaires	2
IV. Propositions d'amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 de la MLC, 2006.....	8
Propositions d'amendements au code concernant la règle 2.5 de la MLC, 2006	8
Norme A2.5.2 – Garantie financière.....	8
Principe directeur B2.5.3 – Garantie financière.....	23
Propositions d'amendements au code concernant la règle 4.2 de la MLC, 2006	27
Norme A4.2.1 – Responsabilité des armateurs	28
Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles.....	32
Principe directeur B4.2.2 – Traitement des créances contractuelles.....	34
Vote de la Commission tripartite spéciale sur les deux séries de propositions conjointes d'amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 de la MLC, 2006, telles qu'amendées.....	38
Déclaration du représentant du gouvernement de la République de Corée concernant l'impact des propositions conjointes d'amendement sur les règles des Protection and Indemnity Clubs (P&I Clubs); réponses du représentant du Groupe international des Clubs P&I.....	39
V. Résolutions.....	41
Résolution sur les mesures transitoires relatives à l'entrée en vigueur des amendements à la MLC, 2006, concernant les obligations liées à la garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et les responsabilités des armateurs (Résolution CTS 1)	41
Résolution concernant les réunions régulières de la Commission tripartite spéciale MLC, 2006 (Résolution CTS 2)	42
VI. Echange d'informations sur la mise en œuvre de la convention.....	42
VII. Adoption des dispositions relatives aux consultations prévues à l'article VII de la MLC, 2006	49
VIII. Observations finales.....	53

Annexes

I.	Texte final des amendements proposés	55
II.	Texte final des résolutions	62
	Liste des participants	65

I. Introduction

1. A sa 318^e session (juin 2013), le Conseil d'administration du BIT a institué une Commission tripartite spéciale, conformément à l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (ci-après la «MLC, 2006» ou la «convention»), qui se lit comme suit: «Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.» En vertu de l'article XV, cette commission joue un rôle central dans le processus accéléré d'amendement du code de la MLC, 2006 (normes et principes directeurs), qui contient des dispositions techniques précises. L'article XV dispose qu'après vérification les amendements proposés, accompagnés d'un résumé des observations ou suggestions formulées, sont transmis à la Commission tripartite spéciale en vue de leur examen lors d'une réunion. A sa 319^e session (octobre 2013), le Conseil d'administration a convoqué la première réunion de la Commission tripartite spéciale pour avril 2014 et adopté son ordre du jour, qui prenait en compte l'avis de la Commission tripartite préparatoire, MLC, 2006, qui s'est réunie en septembre 2010 et décembre 2011. La Commission tripartite spéciale a tenu sa première réunion du 7 au 11 avril 2014 au siège de l'OIT à Genève. Le présent rapport a été rédigé par le BIT.

II. Composition de la Commission tripartite spéciale

2. Conformément à l'article XIII, paragraphe 2, de la MLC, 2006, la Commission tripartite spéciale était composée de «deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime». Elle a réuni 220 représentants des gouvernements, 44 des armateurs et 76 des gens de mer ainsi que leurs conseillers; les représentants de plusieurs ONG internationales et d'organisations intergouvernementales, ainsi que de parties intéressées, ont également assisté à la réunion. La liste des participants est jointe au présent rapport.
3. A sa 319^e session (octobre 2013), en application de l'article XIII et du règlement de la Commission tripartite spéciale, le Conseil d'administration a pris des décisions concernant la première réunion et notamment la désignation de représentants supplémentaires des gens de mer et des armateurs, la désignation du premier président et l'invitation d'autres organisations et observateurs. Le bureau du Conseil d'administration a nommé le premier président pour un mandat d'un an.
4. Conformément au règlement de la commission, les autres membres du bureau ont été nommés pour un mandat de trois ans. Il a été recommandé au Conseil d'administration de prolonger de deux ans le mandat du président ¹. Le bureau de la Commission tripartite spéciale est composé comme suit:

¹ Lors de sa 319^e session (octobre 2013), le Conseil d'administration avait décidé de nommer le président pour un mandat initial d'un an. En application du paragraphe 2 de l'article 6 du règlement, les membres gouvernementaux ont désigné le premier président en recommandant au Conseil d'administration de prolonger son mandat de deux ans afin d'aligner ce mandat sur celui des trois vice-présidents nommés par la commission.

<i>Président:</i>	M. Naim Nazha (membre gouvernemental, Canada)
<i>Vice-présidents:</i>	M. Hans Leo Cacdac (membre gouvernemental, Philippines) M. David Heindel (membre gens de mer, Etats-Unis) M. Arthur Bowring (membre armateur, Hong-kong (Chine))

5. Le bureau du groupe gouvernemental est composé comme suit:

<i>Présidente:</i>	M ^{me} Birgit Sølling Olsen (membre gouvernementale, Danemark)
<i>Vice-président:</i>	M. Yeong-Woo Jeon (membre gouvernemental, République de Corée)

6. La commission a nommé pour la réunion un comité de rédaction composé comme suit:

<i>Armateurs:</i>	M ^{me} Sarah Cerche (Australian Shipowners Association) M. Matthieu Laurent (Armateurs de France) M. Tim Springett (UK Chamber of Shipping)
<i>Gens de mer:</i>	M. Philippe Alfonso (Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)) M. Fabrizio Barcellona (Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)) M ^{me} Jacqueline Smith (Union norvégienne des gens de mer) M. Somiruwana Subasinghe (ITF)
<i>Gouvernements:</i>	M ^{me} Julie Bédard (Canada) M ^{me} Marina Charalampous (Grèce) M. Ronald Siphu Jama Mbatha (Afrique du Sud)

III. Déclarations liminaires

7. Le Directeur général du BIT a souligné que, alors même que l'OIT engageait un débat tendu sur ses activités normatives, il avait suivi avec intérêt et optimisme les progrès réalisés en ce qui concerne la MLC, 2006. En 1919, les fondateurs de l'OIT sont convenus que «les questions très spécifiques concernant les conditions minimales applicables aux gens de mer peuvent être traitées lors d'une réunion extraordinaire de la Conférence internationale du Travail»; la première session maritime de la Conférence s'est tenue en 1920. Près de cent ans plus tard, les gens de mer et les navires du monde entier poursuivent leurs activités dans un secteur mondialisé par définition, essentiel au fonctionnement de l'économie mondiale, puisque environ 90 pour cent des échanges mondiaux se font par voie maritime. Ce secteur mérite donc une attention particulière de l'OIT afin de garantir son bon fonctionnement et de bonnes conditions de travail et de vie aux gens de mer.

8. A ses première et deuxième réunions (2010 et 2011), la PTMLC a identifié deux thèmes prioritaires en ce qui concerne les gens de mer: l'abandon et les garanties financières; et les demandes d'indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée. Les problèmes découlant de l'abandon des gens de mer, ainsi que les difficultés vécues par leur famille en cas de décès ou d'incapacité de longue durée, ont fait l'objet d'intenses discussions durant plus d'une décennie lors des réunions tripartites de l'OIT et de l'Organisation maritime internationale (OMI). La Commission tripartite spéciale a été chargée d'adopter des mesures concrètes, qui se traduiraient par des dispositions juridiques internationales

contraignantes en cette matière. Le Conseil d'administration du BIT a décidé d'inscrire la question des amendements éventuellement adoptés lors de la Réunion tripartite spéciale à l'ordre du jour de la CIT de juin 2014, en vue de leur approbation. Comme dans le cas de la MLC, 2006, les mécanismes établis et mis en œuvre au cours de cette réunion ont un caractère novateur dont d'autres secteurs pourraient s'inspirer. De fait, la convention prouve une nouvelle fois la clairvoyance des mandants de l'OIT, dans la mesure où elle comporte des dispositions permettant une mise à jour rapide de ses dispositions, ce qui lui a permis d'évoluer pour répondre aux besoins nouveaux. La MLC, 2006, est entrée en vigueur le 20 août 2013 et a été ratifiée par 56 Etats Membres, représentant environ 80 pour cent de la jauge mondiale brute. L'objectif était, et reste, la ratification de cet instrument par tous les pays ayant des intérêts maritimes. La mise en œuvre de la convention a progressé sur le plan national, notamment grâce aux mesures de soutien et de renforcement des capacités prises par certains pays, comme la Suède. Compte tenu de la nature particulière de cette convention, le Directeur général a exprimé le vœu que les travaux de la Commission tripartite spéciale et de cette réunion débouchent sur des résultats constructifs pour toutes les parties.

9. Les vice-présidents des groupes des armateurs et des gens de mer et la présidente du groupe gouvernemental ont exprimé leur reconnaissance pour la contribution que M. Dierk Lindemann, décédé depuis lors, a apportée à l'élaboration de la MLC, 2006. La commission a observé une minute de silence en son honneur.
10. A la reprise des débats, le président a accepté avec gratitude la responsabilité de présider les travaux de la première réunion de la Commission tripartite spéciale, dont la compétence et le mandat permettraient au Conseil d'administration de suivre en permanence le fonctionnement de la MLC, 2006. Les travaux menés antérieurement, y compris les sessions préparatoires qu'il a présidées en 2010 et 2011, ont permis d'identifier les thèmes prioritaires pour la première réunion de la commission. Bien que les travaux de la première réunion se soient déroulés dans le cadre du règlement de la Commission tripartite spéciale, le président a souligné que, comme les précédentes réunions maritimes, la commission fonctionnerait et prendrait essentiellement ses décisions par consensus, avec un haut degré de coopération.
11. Le représentant de l'OMI a souligné que l'objectif recherché par cette réunion, à savoir l'adoption de mesures contraignantes prévoyant des garanties financières en cas d'abandon, de lésions corporelles ou de décès des gens de mer, était également au cœur du mandat de son organisation. L'OMI et l'OIT coopèrent depuis longtemps sur les questions relevant de leurs compétences respectives, et ont tenu conjointement plusieurs réunions de groupes spéciaux d'experts sur le travail dans le secteur maritime. L'orateur a rappelé l'histoire du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (ci-après le «Groupe de travail mixte»), mis en place pour garantir les droits des marins à une indemnisation adéquate en cas de décès ou d'accident du travail et à une protection adéquate en cas d'abandon, et formuler des recommandations à la Commission juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT. Entre 1999 et 2009, le Groupe de travail mixte s'est réuni neuf fois, et les partenaires sociaux ont tenu plusieurs réunions intersessions. A sa troisième session, le Groupe de travail mixte a élaboré le texte de deux importantes résolutions et des principes directeurs connexes, qui ont ensuite été adoptés par l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT; ces textes visaient à assurer aux gens de mer et à leur famille la protection qui leur faisait défaut. Conformément à la résolution adoptée lors de la 94^e session maritime de la Conférence internationale du Travail en 2006, le Groupe de travail mixte s'est entendu à sa neuvième session sur les principes qui pourraient servir de base à la rédaction d'un instrument obligatoire. Un amendement à la MLC, 2006, avait été recommandé comme le meilleur moyen d'élaborer cet instrument obligatoire, à condition que la Commission juridique de l'OMI reste saisie de la question et puisse l'examiner si ces amendements s'avéraient

impossibles ou inopportuns. L'orateur s'est dit convaincu que la voie des amendements constituait la meilleure méthode pour élaborer un dispositif contraignant en la matière, puisque la convention est maintenant en vigueur, a recueilli de nombreuses ratifications et énumère une série complète de normes du travail maritime, couvrant un large éventail de questions liées à la protection sociale. Au nom de l'OMI, il a exprimé l'espoir que les amendements proposés seraient adoptés lors de la réunion afin que les marins et leur famille bénéficient du soutien et de la protection qu'ils méritent. Le résultat de la première réunion de la Commission tripartite spéciale sera présenté à la 101^e session de la Commission juridique de l'OMI.

12. La secrétaire générale a déclaré que le mandat de la Commission tripartite spéciale est lié à la conception même de la MLC, 2006, car il en permet une évolution plus rapide que le processus traditionnel d'amendement des instruments de l'OIT. Elle a rappelé les procédures permettant d'examiner les deux propositions conjointes d'amendement, ainsi que le processus d'amendement aux termes de la convention et du règlement de la Commission tripartite spéciale. Elle a également attiré l'attention des participants sur le document de travail élaboré pour la première réunion de la Commission tripartite spéciale², qui contient les propositions conjointes d'amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 de la MLC, 2006. Enfin, elle a présenté le résumé du Bureau concernant les observations et suggestions sur les deux séries de propositions conjointes³. Les mandants examineront ces propositions lors de la réunion, complétant ainsi le long processus engagé par le Groupe de travail mixte en 1998, qui a abouti à l'accord de 2009 sur les thèmes prioritaires que la PTMLC pouvait suggérer en vue de leur inscription à l'ordre du jour de la première réunion de la Commission tripartite spéciale. Outre l'examen des amendements proposés, la commission a pour mandat d'examiner en permanence la mise en application de la convention et aura ainsi l'occasion d'échanger des informations sur cet aspect. L'article VII de la MLC, 2006, fait également obligation à la commission de consulter les Membres en l'absence d'organisations représentatives d'armateurs ou de gens de mer lorsque des décisions doivent être prises au sujet des dérogations, des exemptions et des autres mécanismes d'application flexible prévus par la convention.
13. Le porte-parole du groupe des armateurs s'est dit satisfait que la Commission tripartite spéciale tienne sa première réunion, que les ratifications de la MLC, 2006, représentent plus de 80 pour cent de la jauge brute mondiale et que d'autres ratifications soient envisagées avant la fin de l'année. Il a exprimé sa préoccupation à l'égard des cas répétés d'abandon qui, bien que numériquement peu nombreux, sont source d'anxiété et de tensions profondes pour les gens de mer et leur famille. La communauté maritime dans son ensemble, y compris les Etats du pavillon et les assureurs, doit accentuer ses efforts pour s'assurer que ceux qui ont abandonné leurs marins, ou n'ont pas payé leurs salaires et autres prestations conformément à leur contrat d'engagement, soient dissuadés de poursuivre leurs activités dans ce secteur. Il serait utile d'obtenir le point de vue de tous les groupes en ce qui concerne les obstacles à la ratification de la convention et ses difficultés de mise en œuvre, et d'examiner les avantages qui pourraient résulter des échanges d'informations au sein de la commission. Les résultats des travaux du Groupe de travail mixte, de la Commission juridique de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT devraient être dûment pris en compte, afin de s'attacher en priorité aux questions non

² Voir le document de travail rédigé en vue de la discussion de la première réunion de la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (STCMLC/2014) (document de travail), http://www.ilo.org/global/standards/matitime-labour/convention/WCMS_235062/lang--en/index.htm.

³ Voir le résumé des observations et suggestions formulées au sujet des deux séries de propositions conjointes d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006 (STCMLC/2014/1) (document résumé), http://www.ilo.org/global/standards/matitime-labour-convention/WCMS_240267/lang--en/index.htm.

résolues. Les principes adoptés au sein du Groupe de travail mixte devraient être pleinement considérés. Rappelant que, sur le plan procédural, les amendements ont été proposés conjointement par les représentants des armateurs et des gens de mer, l'orateur a déclaré que les deux groupes avaient clairement réservé leur droit de demander des précisions. Il a estimé positif que les Protection and Indemnity Clubs (ci-après «Clubs P&I») et les sociétés d'assurances expriment leur avis sur la question des sommes recouvrables aux termes des contrats d'assurance, et notamment sur les exemptions semblables à celles de la Convention d'Athènes sur le transport par mer des passagers et de leurs bagages (PAL). Tous les groupes, et notamment celui des gouvernements, doivent disposer du temps voulu pour débattre de ces questions.

14. S'agissant des futures réunions de la Commission tripartite spéciale, les groupes des armateurs et des gens de mer soumettront à l'attention de la commission un projet de résolution demandant l'ouverture de crédits budgétaires pour une réunion annuelle au cours des trois prochaines années, après quoi la fréquence des réunions devrait être revue. En outre, l'orateur s'est dit préoccupé d'un malentendu, qui semble avoir induit les gouvernements à donner au Bureau des informations erronées sur la désignation de certains partenaires sociaux comme représentants à la Commission tripartite spéciale. A l'avenir, le Bureau devrait rédiger une note explicative sur la procédure de nomination des représentants des armateurs et des gens de mer.
15. Le porte-parole du groupe des gens de mer a rappelé l'importance de la MLC, 2006, et souligné que la Commission tripartite spéciale est une structure unique au sein de l'OIT, dont le rôle crucial est de veiller à l'application uniforme de la convention. Elle est autorisée à présenter à la CIT des amendements au code de la MLC, 2006, en vue de leur adoption; elle possède un caractère unique, à savoir une commission permanente, assimilable à une commission de la Conférence. Renvoyant aux débats qui ont mené à la présentation des propositions, l'orateur a souligné que le temps nécessaire à l'adoption d'une solution viable à long terme reflète la nature complexe des questions ici en jeu. Le groupe des gens de mer présentera une proposition préconisant un mécanisme qui procurerait aux marins une garantie financière en cas d'abandon. Les critères adoptés lors de la deuxième session du Groupe de travail mixte, inspirés de la Résolution de l'Assemblée de l'OMI, se sont révélés difficiles à appliquer dans la pratique, ce qui a conduit à sous-estimer le nombre de cas d'abandon. Cependant, le grand nombre de cas enregistrés dans la base de données de l'OIT démontre l'impérieuse nécessité des amendements proposés. Enfin, il importe que l'OIT finance d'autres réunions de la Commission tripartite spéciale, qui seront nécessaires pour traiter les questions relatives à la mise en œuvre de la MLC, 2006.
16. La présidente du groupe gouvernemental a déclaré que le groupe gouvernemental accueillait favorablement les propositions d'amendements, reconnaissait le vif intérêt suscité par ce sujet et participerait constructivement au succès des discussions.
17. S'exprimant au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne ayant ratifié la MLC, 2006, un représentant du gouvernement de la Grèce s'est dit satisfait de la tenue de la première réunion de la Commission tripartite spéciale. L'entrée en vigueur de la MLC, 2006, a constitué un jalon important dans la promotion des conditions de travail des gens de mer et de conditions de concurrence plus équitables pour les armateurs, et ce dans le monde entier. Dès le début du processus, l'UE et ses Etats membres ont appuyé l'OIT en ce qui concerne la MLC, 2006, et se sont efforcés de créer des conditions de concurrence équitables dans le secteur du transport maritime. L'UE a concentré ses efforts sur la ratification de la convention, que la plupart de ses Etats membres ont maintenant ratifiée. Elle a jugé important de transposer les principales dispositions de la convention dans le droit européen, et l'accord conclu par les partenaires sociaux de l'UE dans le secteur maritime a été mis en œuvre par l'adoption d'une directive communautaire prévoyant des procédures de consultation et la promotion du dialogue social. L'application

de la MLC, 2006, est également garantie par d'autres textes européens adoptés en 2013 concernant l'Etat du pavillon et l'Etat du port.

- 18.** Un représentant du gouvernement des Philippines a déclaré espérer que les travaux de la commission contribueraient positivement aux droits et au bien-être des gens de mer. La MLC, 2006, est entrée en vigueur le 20 août 2013, date du dépôt de l'instrument de ratification par les Philippines, trentième Etat Membre signataire, jalon majeur au niveau mondial pour la communauté maritime internationale. La convention est très importante pour les Philippines en tant qu'Etat du pavillon et en tant qu'Etat membre fournisseur de main-d'œuvre dans le secteur maritime. Il s'agit de garantir une protection et des normes d'emploi optimales aux quelque 375 000 marins philippins travaillant à bord de navires de ligne. Son gouvernement appuie globalement les deux séries de propositions conjointes mais demandera des précisions sur certains points. Une fois les séries de propositions adoptées, le conseil d'administration de la Philippines Overseas Employment Agency (POEA) modifiera le contrat d'emploi type actuellement utilisé. Le gouvernement des Philippines adhère aux normes internationales pour la protection des gens de mer; il continuera à surveiller en permanence la mise en œuvre des lois et règlements et s'efforcera de développer le cadre juridique et administratif dans ce domaine, afin d'améliorer l'application de la convention.
- 19.** Un représentant du gouvernement de la République de Corée a souligné que les propositions conjointes reflètent les travaux antérieurs sur le sujet et déclaré que le processus d'amendement devrait suivre la procédure établie par l'article XV de la MLC, 2006. Il conviendrait d'analyser les règles concernant les prestataires de garantie financière afin d'offrir aux marins un accès direct et rapide aux mécanismes d'indemnisation. Certains d'entre eux se sont retrouvés sans aucun droit de créance exécutoire, ou attendent une aide financière depuis 2010. Les gens de mer devraient avoir le droit de réclamer une indemnisation pour tous les préjudices couverts par les prestataires de garantie financière. Dans la plupart des pays, y compris en République de Corée, les armateurs sont tenus de leur offrir une garantie financière en cas d'incapacité à court et moyen terme, même si la MLC, 2006, oblige uniquement les parties contractantes à le faire en cas de décès ou d'incapacité de longue durée. L'orateur a conclu en attirant l'attention de la commission sur les principes directeurs provisoires relatifs aux mesures concernant le bien-être des gens de mer et de leur famille, victimes d'actes de piraterie au large des côtes de la Somalie, que son gouvernement a soumis à l'OMI, et qui soulignent la responsabilité des armateurs de souscrire des polices d'assurance adéquates pour couvrir les gens de mer contre les risques liés à la piraterie, y compris le rapatriement et l'indemnisation des dommages.
- 20.** Un représentant du gouvernement du Canada a déclaré que son gouvernement a collaboré avec les partenaires sociaux pour assurer la pleine conformité de sa législation avec la convention. Il s'est dit convaincu que la commission parviendrait à un accord sur les prescriptions minimales de garantie financière afin d'aider rapidement les gens de mer et leur famille.
- 21.** Un représentant du gouvernement de la Norvège a déclaré que son gouvernement acceptait les projets de propositions des partenaires sociaux, à l'exception de quelques amendements mineurs figurant dans le document de synthèse. Il a dit espérer que le nombre d'amendements serait maintenu au strict minimum et que le Bureau apporterait les précisions nécessaires. Il a conclu en rappelant qu'un des points forts de la convention est sa souplesse, qui autorise différentes solutions pour sa mise en œuvre.
- 22.** Un représentant du gouvernement de la Chine a déclaré que son gouvernement est globalement d'accord avec les deux séries de propositions et présenterait certaines propositions d'amendements d'ordre pratique. La Chine s'apprête à ratifier la convention et fournira des précisions à la Commission tripartite spéciale à cet égard.

-
23. Un représentant du gouvernement de Maurice a fait observer qu'il convenait de clarifier certains principes afin de s'assurer que certains aspects importants ne sont pas omis. Certains des navires qui ont fait escale à Port Louis ont été abandonnés parce qu'ils manquaient de carburant et de vivres. Le texte proposé en ce qui concerne la garantie financière en cas d'abandon ne traite pas des situations dans lesquelles le capitaine n'a pas les moyens financiers nécessaires pour exploiter le navire, et notamment pour s'approvisionner en carburant et en vivres. Ce genre de situation est particulièrement dangereux en cas de conditions cycloniques. La question de l'abandon ne se limite pas à celle du non-paiement des salaires.
 24. Un représentant du gouvernement du Togo a déclaré que l'abandon constituait un sujet de préoccupation pour son gouvernement et exprimé l'espoir que la réunion permettrait de clarifier les moyens de remédier à ces situations.
 25. Un représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a appuyé les amendements proposés. Il a demandé si ces derniers, ainsi que les exigences de garantie financière, s'appliqueraient aux navires battant le pavillon d'un Etat non signataire lorsqu'ils feront escale dans un port d'un Etat qui a ratifié la convention. La présidente du groupe gouvernemental a répondu que le texte s'appliquerait aux navires battant le pavillon d'Etats non signataires relâchant dans un port d'un pays qui a ratifié la convention. Elle a fait observer que le gouvernement du Danemark avait déjà appliqué cette règle à plusieurs navires qui avaient fait escale dans ses ports, et même aux navires battant le pavillon d'Etats qui n'avaient pas encore ratifié la convention, ce qui l'a parfois conduit à les immobiliser à quai.
 26. Un représentant du gouvernement du Congo a rappelé l'importance du secteur maritime, où les changements intervenus depuis les années quatre-vingt-dix ont eu des effets dévastateurs au niveau régional; toutefois, le prestige des gens de mer africains est resté intact. A l'instar des autres grandes conventions maritimes des Nations Unies et de l'OMI, la MLC, 2006, joue un rôle majeur dans la protection des gens de mer contre les effets néfastes de la mondialisation. Il convient d'adopter les moyens d'action voulus pour renforcer les capacités des administrations nationales et fournir un travail décent aux gens de mer. Le Congo a également approuvé la ratification de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, et de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007.
 27. Un observateur représentant l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) a fermement appuyé les amendements proposés, rappelant que son organisation vient en aide aux gens de mer victimes d'abandon.
 28. Un observateur représentant l'International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN) a exprimé l'espoir que les grandes nations maritimes qui n'ont pas encore ratifié la convention le feraient à l'avenir. Son organisation a mis en place un fonds d'urgence pour les gens de mer, qui fournit des cartes téléphoniques, de la nourriture et de l'eau aux marins bloqués à quai pendant plusieurs semaines, voire des mois. Il a dit espérer que les pays encourageraient, là où il n'en existe pas encore, la constitution de comités de bien-être qui pourraient aider les gens de mer.

IV. Propositions d'amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 de la MLC, 2006

Propositions d'amendements au code concernant la règle 2.5 de la MLC, 2006

29. Le compte rendu qui suit concerne les propositions d'amendements au code relatives à la règle 2.5 de la MLC, 2006, présentées conjointement par les représentants des armateurs et des gens de mer, et figurant à l'annexe C du document de travail.

Norme A2.5.2 – Garantie financière

Paragraphe 1

30. Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.38, visant à remplacer l'adjectif «*rapid*» figurant actuellement dans le texte anglais par «*expeditious*», à des fins d'uniformisation avec le libellé de la MLC, 2006. Si l'amendement est adopté, le groupe des armateurs propose d'insérer une modification de concordance dans l'ensemble des textes.
31. Le porte-parole du groupe des gens de mer a appuyé la proposition.
32. L'amendement D.38 a été adopté.
33. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran, appuyé par le représentant du gouvernement de l'Égypte, a présenté l'amendement D.48, visant à remplacer les mots «prêter assistance» par le mot «garantir», expliquant que l'expression «prêter assistance» avait une connotation morale et que le terme «garantir» était plus approprié d'un point de vue juridique.
34. La présidente du groupe gouvernemental a déclaré que son groupe hésitait à examiner cette proposition.
35. Les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer se sont opposés à l'amendement.
36. L'amendement D.48 a été rejeté.
37. Le porte-parole du groupe des armateurs a proposé un amendement de forme, visant à remplacer le membre de phrase «en cas d'abandon des gens de mer» par les mots «en cas d'abandon».
38. Le porte-parole du groupe des gens de mer a appuyé la proposition.
39. Le paragraphe 1 a été adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 2

40. Le représentant du gouvernement de la Chine a présenté l'amendement D.44, visant à insérer après les mots «contrat d'engagement» les mots «et/ou de toute convention collective applicable». N'ayant pas été appuyé, l'amendement n'a pas été examiné.

Paragraphe 2 b)

41. Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.37, visant à remplacer les mots «l'entretien et le soutien nécessaires» par les mots «nécessités de base, notamment une nourriture et un logement adéquats et les soins médicaux nécessaires». L'amendement proposé est lié à deux autres amendements du paragraphe 5 (D.33 et D.34) et vise à établir une distinction entre les questions qui se posent avant et après qu'un marin soit considéré comme abandonné. L'amendement assurerait la cohérence avec la Résolution A.930(22) de l'Assemblée de l'OMI, qui traite des situations précédant l'abandon.
42. Le porte-parole du groupe des gens de mer s'est opposé à l'amendement.
43. La présidente du groupe gouvernemental s'est opposée à l'amendement.
44. L'amendement D.37 a été rejeté.

Paragraphe 2 c)

45. Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.36, visant à supprimer les mots «une période d'» et d'insérer le mot «consécutive» avant le mot «mois», afin de préciser que la période visée au paragraphe 2 c) de la norme A2.5.2 est de deux mois consécutifs.
46. Le porte-parole du groupe des gens de mer s'est opposé à l'amendement car, si l'armateur paie le salaire d'un marin durant une seule journée au cours d'une période de deux mois, cette période pourrait être prolongée indéfiniment.
47. Les représentants des gouvernements du Canada, du Danemark, des Etats-Unis, de Maurice, des Philippines et du Portugal ont exprimé le même avis que le porte-parole du groupe des gens de mer et se sont opposés à l'amendement.
48. L'amendement D.36 a été rejeté.

Insertion d'un nouveau paragraphe après le paragraphe 2 c)

49. Le représentant du gouvernement de Maurice, appuyé par le représentant du gouvernement de la Namibie, a présenté l'amendement D.6, visant à insérer un nouveau paragraphe 2 d), se lisant ainsi: «ne fournit pas au capitaine du navire les moyens nécessaires à l'exploitation du navire», conformément au libellé de la Résolution A.930(22) de l'Assemblée de l'OMI. Un navire peut être considéré comme abandonné si le capitaine n'a pas les moyens financiers nécessaires pour exploiter le navire. En configuration cyclonique, les navires sans carburant ou fournitures telles que des pièces de rechange essentielles pour leur générateur sont en péril et les gouvernements doivent pouvoir intervenir.
50. Le porte-parole du groupe des armateurs s'est opposé à l'amendement parce qu'il est lié à l'exploitation des navires et que les capitaines disposent rarement d'importants moyens financiers à bord.
51. Le porte-parole du groupe des gens de mer a souscrit à cet avis, ajoutant que cette question est déjà traitée dans la norme A2.5.2 b).
52. La présidente du groupe gouvernemental s'est également opposée à l'amendement.
53. L'amendement D.6 a été rejeté.

54. Le paragraphe 2 a été adopté tel qu'amendé.

Insertion d'un nouveau paragraphe après le paragraphe 2

55. Le représentant du gouvernement de la Chine a présenté l'amendement D.47, proposant d'ajouter après le paragraphe 2 un nouveau paragraphe se lisant comme suit: «Chaque Membre doit adopter des lois et des règlements reconnaissant la question de l'abandon des gens de mer travaillant sur les navires battant son pavillon, en raison de la conduite des armateurs prévue au paragraphe 2 de la norme A2.5.2, de sorte que les gens de mer victimes d'abandon puissent obtenir une assistance efficace et rapide.» N'ayant pas été appuyé, l'amendement n'a pas été examiné.

Paragraphe 3

56. Le représentant du gouvernement des Iles Marshall, appuyé par le représentant du gouvernement des Etats-Unis, a présenté l'amendement D.50, visant à insérer au début de la dernière phrase: «Lorsqu'il n'existe pas de tel dispositif de garantie financière,». Le paragraphe 3 de la proposition conjointe implique que l'Etat du pavillon n'a pas mis en place de dispositif de garantie financière, ce qui n'est pas nécessairement le cas. Les Etats dotés d'un tel dispositif ne devraient pas être obligés d'en mettre un nouveau en place dans le cadre de consultations avec les partenaires sociaux.

57. Les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer se sont opposés à l'amendement car il est implicite dans le texte.

58. La présidente du groupe gouvernemental a souscrit à cet avis, estimant qu'un nouveau dispositif est superflu si un système d'assurance est déjà en place.

59. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a déclaré que la convention ne devrait pas imposer d'exigences supplémentaires aux pays qui ont déjà mis en place un régime d'assurance.

60. L'amendement D.50 a été rejeté, mais il a été convenu qu'une explication serait donnée dans le rapport de la réunion.

61. Le paragraphe 3 a été adopté sans amendement.

Paragraphe 4

62. Le représentant du gouvernement de Maurice a présenté l'amendement D.7, visant à substituer au paragraphe 4 le texte suivant: «Chaque Membre doit fournir à tout marin victime d'abandon, employé ou engagé pour travailler à un titre quelconque sur un navire battant le pavillon du Membre, un accès direct à une aide financière rapide, conformément à la présente norme. Cette aide financière doit prévoir une couverture suffisante.» N'ayant pas été appuyé, l'amendement n'a pas été examiné.

63. Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.17, visant à remplacer le mot «accès» par «recours contre le prestataire de garantie financière».

64. La présidente du groupe gouvernemental a déclaré que cette question était essentielle pour de nombreux Etats Membres. Par ailleurs, le groupe gouvernemental a longuement discuté des questions de piraterie et d'abandon, qui constituent pour les gouvernements un profond motif de préoccupation. Après leur libération, les gens de mer pris en otage doivent avoir les mêmes droits au rapatriement que les marins victimes d'abandon.

-
65. Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré préférer le terme «recours» au mot «accès» car il renforcerait la convention. Les représentants des marins doivent non seulement pouvoir s'adresser au prestataire de la garantie financière, mais aussi tenter des recours en leur nom, y compris s'ils ont été pris en otage lors d'un acte de piraterie.
66. Le porte-parole du groupe des armateurs s'est opposé à l'amendement parce que les termes «accès direct» et «recours direct» ont un sens bien défini, le premier étant plus large.
67. La présidente du groupe gouvernemental s'est dite préoccupée du fait que le terme «recours» impliquait une obligation de la part du gouvernement. Il faut veiller à ce que les marins bénéficient d'une protection et d'un accès direct aux compagnies d'assurances, plutôt que par l'intermédiaire des armateurs, afin de faciliter leurs revendications.
68. Le porte-parole du groupe des gens de mer a convenu avec le groupe des armateurs que, si l'expression «accès direct» comprenait implicitement un droit de recours, son groupe pouvait accepter le texte proposé.
69. L'amendement D.17 a été rejeté.
70. Le représentant du gouvernement du Japon, appuyé par le représentant du gouvernement de la Norvège, a présenté l'amendement D.3, visant à supprimer les mots «employé, engagé ou travaillant à quelque titre que ce soit». Les termes «marin ou gens de mer» étant déjà définis à l'article II, paragraphe 1 f), de la convention, cette proposition permettrait d'éviter une redondance.
71. Le porte-parole du groupe des armateurs a appuyé l'amendement en raison de la répétition potentielle de la définition de l'expression «gens de mer». En outre, l'article II, paragraphe 3, de la MLC, 2006, prévoit la tenue de consultations en cas de doute sur la question de savoir si certaines catégories de personnes doivent être considérées comme gens de mer aux fins de la convention, et la proposition concernant la norme A2.5.2, paragraphe 4, ne prévoit pas de telles consultations.
72. Le porte-parole du groupe des gens de mer s'est opposé à l'amendement.
73. La présidente du groupe gouvernemental a appuyé l'amendement car il évite la duplication de la définition de l'expression «gens de mer ou marin». Les représentants des gouvernements de l'Allemagne et de la Fédération de Russie ont également exprimé leur soutien à cet amendement.
74. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a déclaré qu'il existe une différence entre l'amendement proposé et la définition de l'expression «marin ou gens de mer» dans la convention parce que l'article II, paragraphe 1 f), implique qu'ils ne bénéficient pas de la disposition la plus favorable.
75. Le président de la commission a proposé de modifier le texte comme suit: «à tout marin victime d'abandon travaillant à quelque titre que ce soit sur un navire battant le pavillon du Membre»; cette suggestion n'a pas été appuyée.
76. En réponse à une question posée par le représentant du gouvernement des Bahamas, le président de la commission a déclaré que, l'expression «gens de mer ou marin» étant déjà définie à l'article II, paragraphe 1 f), de la convention, si l'amendement était rejeté, il serait inutile de répéter l'expression «employé, engagé ou pour travailler à quelque titre que ce soit» tout au long du texte lorsque l'expression «gens de mer ou marin» apparaîtrait.

-
77. La représentante du gouvernement de la Grèce a appuyé l'amendement puisque l'expression «gens de mer ou marin» est déjà définie dans la convention. En outre, le temps passé, employé au paragraphe 4 de la norme A2.5.2 de la première série de propositions conjointes, pourrait provoquer une ambiguïté sur le plan juridique.
78. Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré que son groupe était disposé à appuyer l'amendement proposé.
79. L'amendement D.3 a été adopté.
80. L'amendement D.3 ayant été adopté, le porte-parole du groupe des armateurs a retiré l'amendement D.35.
81. Le paragraphe 4 a été adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 5

82. Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.34, visant à supprimer le paragraphe 5 de la norme A2.5.2, dans le cadre d'une proposition plus large liée à l'amendement proposé D.33, afin d'insérer, après le paragraphe 9 de la norme A2.5.2, une nouvelle disposition se lisant comme suit: «Aux fins du paragraphe 9 de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer doivent comprendre: une nourriture convenable, des vêtements, un logement, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge des autres besoins raisonnables découlant de l'abandon.»
83. Le porte-parole du groupe des armateurs a noté que amendements visaient à clarifier la distinction entre la situation précédant l'abandon, régie par le paragraphe 5, et celle qui prévaut après, régie par le paragraphe 9. Quant à l'amendement D.34, il a déclaré que les amendements D.5, D.18 et D.60 doivent être considérés comme un tout, concernant le paragraphe 5 de la norme A2.5.2. Il a donc présenté un sous-amendement à l'amendement D.34, visant à modifier le paragraphe 5 afin qu'il se lise comme suit: «Aux fins du paragraphe 2 b) de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer doivent comprendre: une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.» Cette disposition permettrait de déterminer si l'acte d'abandon a eu lieu, aux fins du paragraphe 2 b) de la norme A2.5.2.
84. La présidente du groupe gouvernemental a convenu que les amendements D.34 et D.33 doivent être lus comme un tout.
85. Le représentant du gouvernement de la Norvège n'a pas appuyé les deux amendements parce que le paragraphe 5 de la norme A2.5.2 énoncé dans la proposition conjointe s'applique à l'ensemble de la norme A2.5.2.
86. La commission a suspendu la discussion de l'amendement D.34 afin de pouvoir l'examiner conjointement avec l'amendement D.33, dans le cadre de la discussion d'une proposition visant l'insertion d'un nouveau paragraphe après le paragraphe 9 de la norme A2.5.2⁴. Elle a également décidé de débattre dans ce même contexte des amendements D.5, D.18 et D.60, qui concernent également le paragraphe 5.

⁴ Voir ci-après, paragr. 154-166 du présent rapport.

-
87. Suite à la discussion de ces autres amendements, qui portaient sur d'autres paragraphes, le paragraphe 5 a été adopté tel qu'amendé ⁵.

Paragraphe 6

88. Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.15, visant à insérer après le mot «fournir» l'expression «un certificat ou toute autre», afin d'harmoniser le texte avec l'annexe A2-I, tout en tenant compte des mécanismes applicables de l'OIT. Conformément à la Résolution A.930(22) de l'Assemblée de l'OMI, il est important de mentionner le certificat de garantie financière dans le texte.
89. Le porte-parole du groupe des armateurs a appuyé l'amendement.
90. Tout en déclarant comprendre la préoccupation du groupe des gens de mer, le représentant du gouvernement de la Belgique souhaitait aborder la question dans une perspective différente, à savoir celle du projet d'amendement D.63, qui permettrait de prendre en compte ces préoccupations par le truchement du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) prévus par la MLC, 2006, dont les gens de mer peuvent déjà se prévaloir.
91. Le représentant du gouvernement de la Norvège, appuyé par les représentants des gouvernements des Bahamas et du Canada, a déclaré que l'ajout proposé était inutile puisque l'expression «preuve documentaire» comprend déjà la certification. Le texte doit être aussi souple que possible, compte tenu des divers dispositifs de garantie financière existant sur le marché; ainsi, les gouvernements ne seraient pas limités à une solution.
92. Le porte-parole du groupe des gens de mer a expliqué que les certificats d'assurance sont généralement valables pour un an, tandis que le certificat de travail maritime l'est pour cinq. Le problème se pose lorsque l'assurance échoit après douze mois, alors que le certificat a été délivré pour cinq ans; l'Etat du port pourrait alors penser erronément que les gens de mer concernés sont couverts par une assurance.
93. Le représentant du gouvernement de la Norvège, appuyé par le gouvernement de la Fédération de Russie, a déclaré que l'expression «preuve documentaire» vise un document complémentaire au certificat de travail maritime. Bien que ces documents n'aient probablement pas la même durée de validité, des moyens de contrôle existent, et il est important de vérifier si la police d'assurance est en vigueur.
94. Répondant à la préoccupation du porte-parole du groupe des armateurs, à savoir que le paragraphe 6 de la norme A2.5.2 comportait une erreur de rédaction, soit que les «navires» doivent fournir la preuve documentaire, la secrétaire générale a précisé que le texte reproduit le libellé de la règle 2.5 de la MLC, 2006.
95. La représentante du gouvernement du Danemark a appuyé l'observation du représentant du gouvernement de la Belgique. Son gouvernement a appuyé l'amendement D.66, qui concerne l'annulation du certificat d'assurance ⁶. La garantie financière peut provenir de différentes sources, par exemple un fonds privé, la sécurité sociale ou des fonds publics. L'Etat du pavillon devrait être informé d'une façon quelconque si l'assurance a été annulée ou n'est pas renouvelée, auquel cas le propriétaire du navire devrait fournir la garantie financière nécessaire pour permettre l'exploitation du navire. L'Etat du pavillon doit être dûment informé pour lui permettre de prendre les mesures voulues.

⁵ Voir ci-après, paragr. 154-166 du présent rapport.

⁶ Voir la discussion ci-après, paragr. 223-232.

-
96. Le porte-parole du groupe des gens de mer a donné des exemples de certificats annuels, tels ceux qui sont délivrés en vertu de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures de soute, 2001, et en vertu de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).
97. Le président de la commission a déclaré que la MLC, 2006, institue un mécanisme de contrôle puisque son certificat est valide pour cinq ans et impose des inspections périodiques. Les armateurs doivent également détenir à bord des preuves de la validité du certificat de garantie financière, qui sont couvertes par l'expression «preuve documentaire».
98. Le porte-parole du groupe des armateurs a rappelé que la discussion ne concerne pas la certification en tant que preuve financière, mais plutôt un «certificat ou toute preuve documentaire», notant que la proposition comprend l'alternative «ou». La «preuve documentaire» pourrait prendre la forme d'un certificat.
99. L'amendement D.15 a été adopté.
100. Le représentant du gouvernement de Singapour, appuyé par le représentant du gouvernement des Philippines, a présenté l'amendement D.1, visant à remplacer le mot «affichée» par l'expression «mise à disposition» et les mots «en évidence» par l'expression «bien en vue». Le mot «affichée» dans l'amendement proposé pourrait signifier que la preuve documentaire doit être affichée individuellement au tableau d'affichage dans les quartiers d'hébergement, sur lequel peuvent aussi être affichés plusieurs autres documents dont les marins doivent prendre connaissance en priorité. La substitution de l'expression «mise à disposition» au mot «affichée» fournirait aux armateurs la flexibilité voulue pour choisir d'autres lieux d'affichage de la preuve documentaire. L'amendement D.1 ne change pas l'esprit du libellé. La deuxième proposition vise à remplacer l'expression «en évidence» par «bien en vue» pour des raisons de compatibilité avec les autres dispositions de la MLC, 2006.
101. Le porte-parole du groupe des armateurs a souscrit à cette proposition et a appuyé l'amendement.
102. Le porte-parole du groupe des gens de mer a convenu de remplacer l'expression «en évidence» par «bien en vue»; la preuve documentaire pourrait ainsi être affichée dans la cabine du capitaine, sur le tableau d'affichage des marins ou ailleurs. Cependant, son groupe s'oppose au remplacement du mot «affichée» par «mise à disposition» car ces termes ont une signification différente.
103. Le représentant du gouvernement de l'Allemagne a appuyé la proposition visant à remplacer l'expression «en évidence» par «bien en vue», libellé conforme à celui de la MLC, 2006. Il a proposé un sous-amendement pour aligner le libellé de la norme A2.5.2, paragraphe 6, sur celui de la norme A5.1.3, paragraphe 12, de la MLC, 2006, qui prévoit qu'une «copie doit être affichée bien en vue dans un endroit accessible aux gens de mer» parce que l'obligation d'information prévue par la MLC, 2006, ne précise pas d'emplacement particulier à cet égard. Les représentants des gouvernements des Bahamas et des Pays-Bas, ainsi que le porte-parole du groupe des gens de mer, ont souscrit à cet avis.
104. Les représentants des gouvernements du Canada, du Nigéria, de la Norvège et de Saint-Vincent-et-les Grenadines ont appuyé l'amendement.
105. Tout en comprenant la préoccupation exprimée par le groupe des gens de mer, le représentant du gouvernement de Singapour a insisté sur le fait que de nombreux autres

documents doivent être affichés en ce qui concerne les questions urgentes, par exemple la sécurité et la prévention de la pollution.

- 106.** Le représentant du gouvernement de la Chine a accepté la substitution de l'expression «mise à disposition» au mot «affichée».
- 107.** Le représentant du gouvernement des Bahamas a appuyé l'alignement du texte sur la norme A.5.1.3, paragraphe 12, le point fondamental étant de s'assurer que la preuve documentaire est mise à la disposition des gens de mer.
- 108.** Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a appuyé l'amendement. Une copie du document pourrait être affichée et l'original rester dans le bureau du capitaine.
- 109.** La présidente du groupe gouvernemental a convenu avec le groupe des gens de mer que le mot «affichée» n'a pas la même signification que «mise à disposition». Il est indispensable que les marins soient informés de leurs droits sans avoir à le demander.
- 110.** Le président la commission a déclaré qu'il était nécessaire d'examiner le texte original qui indique qu'une copie «doit être affichée dans le logement des gens de mer». Cela signifie que la preuve documentaire doit être mise à disposition dans leur logement.
- 111.** Le président de la commission a souligné que la norme A5.1.3, paragraphe 12, ne concerne pas le logement tandis que la norme A2.5.2, paragraphe 6, est très précise à cet égard et signifie que la preuve doit être «affichée» ou «mise à disposition» dans le logement des gens de mer.
- 112.** Le porte-parole du groupe des armateurs a estimé que le sous-amendement vise à remplacer le libellé de la norme A2.5.2, paragraphe 6, par celui de la norme A5.1.3, paragraphe 12, qui ne traite pas de l'hébergement. Les groupes des armateurs et des gens de mer ont appuyé cette proposition, étant entendu que la preuve documentaire pourrait être une copie.
- 113.** La représentante du gouvernement de la Grèce a fait observer que le document original doit être dûment conservé à bord pendant les inspections par l'Etat du port.
- 114.** L'amendement D.1 a été adopté tel que sous-amendé, pour se lire comme suit: «Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon, auxquels s'appliquent les paragraphes 1 ou 2 de la règle 5.1.3, fournissent un certificat ou toute autre preuve documentaire de garantie financière délivrée par le prestataire de ladite garantie. Une copie de la preuve documentaire doit être affichée bien en vue à bord à un endroit accessible aux gens de mer.»
- 115.** Le représentant du gouvernement de la Chine a retiré l'amendement D.40, visant à remplacer les mots «en évidence» par «un endroit bien en vue».
- 116.** Le représentant du gouvernement de la Belgique, appuyé par les représentants des gouvernements du Danemark et de l'Irlande, a présenté l'amendement D.63 afin d'insérer, après la dernière phrase, la phrase suivante: «La preuve documentaire doit être mise à la disposition de l'autorité compétente sur demande.», ce qui permettrait d'assurer une garantie financière aux gens de mer tout en allégeant le fardeau administratif lié à la certification. Si elles étaient adoptées, les deux séries de propositions d'amendements conjointes pourraient accroître la charge administrative des Etats du pavillon. La partie I de la DCTM et les dispositions relatives à la garantie financière permettraient de s'assurer que le navire dispose des garanties financières voulues. La preuve de garantie financière devrait donc être jointe au CTM et à la DCTM. En outre, la garantie financière devrait être

en vigueur jusqu'au terme de la certification, à moins que l'Etat du pavillon ne soit informé de l'annulation avec un préavis spécifié.

- 117. Les amendements D.63 et D.68 ont été retirés car ils portent sur les mesures applicables pendant la période transitoire, que la commission a décidé de traiter par voie de résolution ⁷.
- 118. Le représentant du gouvernement de la Norvège a présenté un sous-amendement, visant à remplacer le verbe «fournir» par «délièrent» au paragraphe 6.
- 119. Les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer ont présenté un sous-amendement supplémentaire afin que cette proposition se lise comme suit: «délièrent à bord».
- 120. Le paragraphe 6 a été adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 7

- 121. Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.14, visant à insérer après l'article «le» les mots «certificat ou toute autre», afin d'harmoniser le libellé du paragraphe 7 avec celui du paragraphe 6 amendé.
- 122. Le porte-parole du groupe des armateurs a appuyé l'amendement.
- 123. Le représentant du gouvernement de la Belgique a fait valoir que plusieurs amendements (D.64, D.65, D.66 et D.67), appuyés par les représentants gouvernementaux du Danemark et de l'Irlande, concernant l'annexe 2-I, étaient pertinents pour la discussion en cours, et qu'il serait préférable d'examiner l'amendement D.14 après qu'une décision aura été prise quant au libellé de l'annexe 2-I.
- 124. La représentante du gouvernement de la Grèce a fait observer que, dans la mesure où le régime national de sécurité sociale peut fournir la garantie financière pour les gens de mer, le certificat ou les autres preuves documentaires admissibles pourraient renvoyer à la législation nationale. Elle a également mentionné que le libellé vague de l'annexe A4-I, alinéa f), concernant l'obligation d'indiquer «l'adresse d'affaires du (ou des) prestataire(s) de la garantie financière».
- 125. Le porte-parole du groupe des gens de mer a précisé que la proposition était liée au paragraphe 6 tel qu'amendé et assurerait la cohérence entre les deux paragraphes. Il s'agit uniquement d'une modification corrélative.
- 126. Le porte-parole du groupe des armateurs a ajouté qu'il était inutile de poursuivre la discussion puisque les partenaires sociaux sont convenus que les paragraphes 6 et 7 devraient être compatibles et que les gouvernements n'y ont pas d'objection. Il a déclaré partager les préoccupations exprimées par la représentante du gouvernement de la Grèce.
- 127. Le représentant du gouvernement de la Norvège a exprimé son désaccord avec le résumé fourni par le porte-parole du groupe des armateurs. Les préoccupations soulevées par la représentante du gouvernement de la Grèce pourraient être examinées en même temps que la question de la concordance de fond. Il n'existe aucune raison d'élargir le texte en y incluant des dispositions inutiles. Cependant, les paragraphes 6 et 7 doivent être compatibles. Quant aux suggestions formulées par les gouvernements de la Belgique, du

⁷ Voir ci-dessous les paragraphes 391-399 et l'annexe II du présent rapport.

Danemark et de l'Irlande, aucun problème ne devrait se poser si la preuve documentaire de garantie financière est annexée au certificat de travail maritime.

- 128.** La représentante du gouvernement du Danemark a souligné que la discussion portait sur une question de fond et non seulement de forme. Les propositions des gouvernements de la Belgique, du Danemark et de l'Irlande renforcent le texte dans son ensemble. Pour faire avancer le débat, les amendements au paragraphe 7 pouvaient être acceptés pour l'instant et, le cas échéant, être modifiés après examen de l'annexe. Le représentant du gouvernement de la Suède a souscrit à ce point de vue.
- 129.** L'amendement D.14 a été adopté.
- 130.** Le paragraphe 7 a été adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 8

- 131.** Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.61, visant à remplacer, après l'expression «sur la demande faite par» au paragraphe 8, les mots «ou au nom du marin concerné» par les mots «le marin ou son représentant désigné». Cette proposition vise à empêcher les personnes non autorisées à recevoir de l'aide.
- 132.** Le porte-parole du groupe des gens de mer n'a pas appuyé la proposition car elle est fondée sur l'hypothèse que le marin désignerait son représentant. Or, dans la pratique, certaines agences de recrutement ont déjà prétendu représenter des marins, ce qui était faux.
- 133.** Le représentant du gouvernement des Bahamas a mentionné un cas récent, où un marin ne possédait pas l'information nécessaire et n'avait donc pas pu donner l'identité de son représentant à l'Etat du pavillon. Il est indispensable que les gens de mer puissent identifier leur représentant.
- 134.** Le représentant du gouvernement de Maurice a déclaré préférer le texte original car ce sont souvent les autorités locales qui interviennent au nom des gens de mer, même si elles ne sont pas leur représentant.
- 135.** Le représentant du gouvernement de la Norvège a appuyé la proposition, faisant observer qu'elle concerne le dispositif de garantie financière, qui exige une interprétation stricte.
- 136.** Le porte-parole du groupe des armateurs a fait observer que la proposition a pour but de limiter les bénéficiaires du dispositif de garantie financière qui ont le droit de recevoir rapidement une assistance sur simple demande.
- 137.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a proposé de sous-amender la disposition en insérant le mot «désigné» après le mot «représentant».
- 138.** L'amendement D.61 a été adopté tel qu'amendé.
- 139.** Le paragraphe 8 a été adopté tel que sous-amendé.

Insertion d'un nouveau paragraphe après le paragraphe 8

- 140.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.13, visant à introduire après le paragraphe 8 le nouveau paragraphe suivant: «En outre, le Membre ou l'un de ses agents autorisés, dans la juridiction maritime où se trouve le navire, doit enquêter sur les cas d'abandon potentiel, sur la base des informations fournies par une organisation de gens de mer, un syndicat de gens de mer, l'autorité portuaire ou une

organisation d'aide aux gens de mers. Lesdites informations comprennent le nom du port et celui du navire, l'Etat du pavillon, les effectifs et la composition de l'équipage et l'identité du prestataire de la garantie financière. La demande d'enquête doit être formulée rapidement à l'autorité compétente et au prestataire de la garantie financière par le Membre ou l'un de ses agents autorisés dans la juridiction maritime où se trouve le navire, ou par une organisation de gens de mer, une organisation d'aide aux gens de mer, un syndicat ou l'autorité portuaire.» Ce paragraphe est nécessaire pour s'assurer que l'Etat du port et les prestataires de garantie financière soient informés des cas d'abandon, les marins pouvant toujours recourir aux procédures de traitement des plaintes à terre.

- 141.** La présidente du groupe gouvernemental a déclaré que son groupe n'appuyait pas l'amendement. Le mécanisme actuellement prévu par la règle 5.2.2 doit être utilisé.
- 142.** Le porte-parole du groupe des armateurs s'est dit d'accord avec le groupe gouvernemental puisque l'obligation échoit en dernier ressort aux gouvernements.
- 143.** Le représentant du gouvernement des Philippines a appuyé la déclaration du groupe gouvernemental mais s'est également dit ouvert à l'amendement car un mécanisme ou un dispositif spécial de plainte à terre bénéficierait aux gens de mer ainsi qu'à leur famille.
- 144.** L'amendement D.13 a été retiré.

Paragraphe 9 a)

- 145.** Le représentant du gouvernement de l'Allemagne a retiré l'amendement D.55, visant à remplacer les deux mentions de «quatre mois» par «trois mois» au paragraphe 9 a).
- 146.** Le représentant du gouvernement des Iles Marshall a retiré l'amendement D.62, visant à remplacer les deux mentions de «quatre» par «deux» au paragraphe 9 a).

Paragraphe 9 c)

- 147.** Le représentant du gouvernement de la Chine, appuyé par le représentant du gouvernement de Maurice, a présenté l'amendement D.43, visant à insérer après les mots «à son domicile» l'expression «ou à la destination de rapatriement (choisie par le marin)», afin d'harmoniser le libellé avec le principe directeur B2.5.1, paragraphe 6, et de renforcer les droits et la protection des gens de mer, tout en leur procurant une marge de choix.
- 148.** Suite aux précisions apportées par le Bureau, le porte-parole du groupe des armateurs a cité le paragraphe 54 du rapport final du Groupe de travail mixte, selon lequel, bien que les gens de mer doivent normalement avoir le droit de choisir parmi les destinations de rapatriement convenues, le rapatriement «au domicile du marin» constitue la destination la plus appropriée dans le cas spécifique de l'abandon.
- 149.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a convenu qu'après un abandon les marins souhaitent seulement rentrer à leur domicile.
- 150.** Le représentant du gouvernement des Philippines a déclaré que, selon l'expérience de la Philippines Overseas Employment Agency (POEA), qui traite les problèmes familiaux en cas d'abandon, les marins souhaitent toujours rentrer à leur domicile; ouvrir la possibilité d'autres options de rapatriement pourrait conduire à des complications.
- 151.** L'amendement D.43 a été rejeté.
- 152.** S'exprimant au nom des Etats membres de l'Union européenne ayant ratifié la convention, la représentante du gouvernement de la Grèce a présenté l'amendement D.58, visant à

remplacer le mot «domicile» au paragraphe 9 c) par les mots «lieu de rapatriement». Il peut exister des cas où les gens de mer ne veulent pas rentrer à leur domicile en raison de la situation sociale dans leur pays.

- 153.** L'amendement D.58 a été rejeté.
- 154.** Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.33, visant à insérer un nouveau paragraphe après le paragraphe 9, et a immédiatement présenté un sous-amendement au paragraphe 9 c), visant à substituer au texte original le texte suivant: «les besoins essentiels du marin comprennent: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais raisonnables, à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à domicile».
- 155.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a appuyé les sous-amendements D.33 et D.34 ⁸ présentés par le groupe des armateurs.
- 156.** La présidente du groupe gouvernemental a déclaré que cette solution de compromis répondait aux discussions déjà tenues sur ces points. Les groupes des armateurs et des gens de mer appuyant cette solution, le groupe gouvernemental ne s'y oppose pas. Les représentants des gouvernements de la Norvège et des Bahamas ont souligné que les deux sous-amendements devaient être considérés comme un tout.
- 157.** Le représentant du gouvernement de l'Afrique du Sud a proposé un sous-amendement, visant à remplacer les termes «combustible/carburant» par le terme «carburant».
- 158.** Le représentant du gouvernement de Singapour a appuyé les sous-amendements ainsi que celui proposé par le représentant du gouvernement de l'Afrique du Sud. Il a demandé s'il était utile d'inclure l'expression «lorsque nécessaire» après le mot «vêtements».
- 159.** Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que l'expression «vêtements lorsque nécessaire» est reprise de l'amendement D.60, proposé par les Etats membres de l'Union européenne. On pourrait cependant substituer les mots «le cas échéant» aux mots «lorsque nécessaire».
- 160.** Le représentant du gouvernement des Philippines a souscrit au point de vue du représentant du gouvernement de Singapour concernant les vêtements.
- 161.** Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a proposé d'ajouter les mots «coûts des télécommunications» au sous-amendement proposé au paragraphe 5. Il a demandé si les éléments énumérés étaient «nécessaires», sauf pour le carburant.
- 162.** La représentante du gouvernement du Danemark a appuyé les sous-amendements proposés, tels que sous-amendés par le représentant du gouvernement de l'Afrique du Sud. Quant au sous-amendement à la norme A2.5.2, paragraphe 9 c), qui fait référence à des éléments mentionnés dans la législation de son pays, elle a souligné que le carburant essentiel à la survie à bord du navire est parfois vital dans les pays où le chauffage ou l'air climatisé sont nécessaires. Elle a précisé que l'expression «des vêtements lorsque nécessaire» vise les cas où le marin a été abandonné et ne dispose pas des vêtements adéquats, par exemple s'il gèle. Les mêmes considérations ne s'appliquent pas si le marin est à bord du navire.

⁸ Voir paragr. 82-87 du présent rapport.

-
- 163.** Le représentant du gouvernement de la Norvège a également appuyé les sous-amendements proposés au paragraphe 5 et au paragraphe 9 c), tels que sous-amendés par le représentant du gouvernement de l’Afrique du Sud. Les sous-amendements proposés au paragraphe 5 permettront une constatation plus rapide des cas d’abandon. Quant à la suggestion du représentant du gouvernement de la Fédération de Russie, les «frais de télécommunications» pourraient être inclus dans la rubrique «autres frais raisonnables».
- 164.** Le représentant du gouvernement de Maurice a proposé un autre sous-amendement aux paragraphes 5 et 9 c) afin d’insérer les termes «et fournitures» après «carburant nécessaire» et «eau potable», au lieu d’indiquer «l’approvisionnement en eau potable». Le représentant du gouvernement de la Namibie a déclaré partager cet avis et demandé des précisions sur la référence au carburant nécessaire à la survie à bord au paragraphe 9 c). Ces propositions n’ont pas été prises en compte.
- 165.** Au terme de ces échanges, les amendements D.33 et D.34 ont été adoptés tels que sous-amendés; les amendements D.5, D.18 et D.60 concernant la norme A2.5.2, paragraphe 5, sont devenus sans objet; et l’amendement D.5, qui concerne également le paragraphe 5, n’a pas été présenté.
- 166.** Le paragraphe 9 c) a été adopté tel qu’amendé.

Insertion d’un nouveau paragraphe après le paragraphe 9 c)

- 167.** Le représentant du gouvernement de l’Allemagne, appuyé par un représentant du gouvernement des Pays-Bas, a présenté l’amendement D.56, visant à ajouter un nouveau paragraphe 9 d), se lisant comme suit: «Un Membre peut limiter la couverture des salaires dus. Ce plafond ne doit pas être inférieur à un niveau socialement acceptable. Un Membre peut adopter les mesures adéquates pour prévenir d’éventuels abus.» Suite à des consultations au sein du groupe, il a proposé un sous-amendement afin de ne retenir que la dernière phrase.
- 168.** Le porte-parole du groupe des armateurs a demandé des précisions sur l’emplacement envisagé pour la nouvelle disposition proposée; il s’est interrogé sur son utilité car elle n’exige pas l’adoption de mesures adaptées mais offre uniquement cette option aux gouvernements, ce qui fait déjà partie de leurs actuelles prérogatives. Le porte-parole du groupe des gens de mer a convenu avec le groupe des armateurs que l’amendement tel que sous-amendé est peut-être inutile et n’indique pas clairement les types «d’abus» contre lesquels les gens de mer doivent être protégés.
- 169.** La présidente du groupe gouvernemental s’est également opposée à l’amendement tel que sous-amendé, car il introduit une ambiguïté alors que l’objectif principal doit être d’établir une protection adéquate pour les marins.
- 170.** Partant du principe invoqué par les représentants des armateurs et des gens de mer, que la MLC, 2006, autorise les Etats Membres à prendre des mesures pour prévenir les abus, le représentant du gouvernement de l’Allemagne a retiré l’amendement D.56 tel que sous-amendé puisque l’objectif de la proposition n’est pas de porter atteinte aux droits des gens de mer en matière de salaires.

Insertion d’un nouveau paragraphe après le paragraphe 9

- 171.** Suite à l’examen des amendements concernant l’annexe A2-I⁹, le porte-parole du groupe des armateurs a proposé, comme corollaire de l’adoption de l’amendement D.66, d’insérer

⁹ Voir paragr. 223-232 du présent rapport.

après le paragraphe 9 un nouveau paragraphe se lisant comme suit: «La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de ladite garantie n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.» Ce paragraphe est conforme aux règles des Clubs P&I.

172. Le représentant du gouvernement de Singapour a suggéré le libellé suivant: «sauf préavis», dont le comité de rédaction a pris note.

173. Le texte proposé a été accepté. Le nouveau paragraphe a été inséré à la suite du paragraphe 10.

Paragraphe 10

174. S'exprimant au nom des Etats membres de l'Union européenne ayant ratifié la convention, un représentant du gouvernement de la Grèce a retiré l'amendement D.59 qui visait à substituer l'expression «lieu de rapatriement» au mot «domicile».

Paragraphe 11

175. Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.32, visant à insérer l'adjectif «applicables» après le mot «droits» au paragraphe 11. Cette proposition conjointe a été convenue en 2009; certains tribunaux de *common law* ont statué qu'une personne ou une institution subrogée dans les droits des gens de mer ne bénéficie pas du même rang de priorité qu'eux pour le recouvrement des créances. En pratique, cela signifie que nul ne peut être subrogé dans les droits prioritaires dont le marin aurait bénéficié. L'ajout de l'adjectif «applicables» aurait pour effet de rendre ces droits exécutoires dans les régimes juridiques qui le permettent.

176. Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré que l'amendement proposé est superflu. Si un marin a un droit, il est exécutoire; il est inutile d'insérer l'adjectif «applicables» car il est implicite. Un représentant du gouvernement du Canada a souscrit à cette déclaration.

177. Le porte-parole du groupe des armateurs a expliqué que l'amendement proposé était lié à la question de la subrogation, à savoir les cas où le demandeur n'est pas le marin lui-même; la proposition d'amendements n'a aucune incidence sur les créances préférentielles des gens de mer. La proposition conjointe pourrait devenir un obstacle à la ratification de la convention.

178. Un représentant du gouvernement de Maurice a souligné que cette question est importante car elle est liée aux modalités de remboursement des dépenses des gens de mer avancées par diverses institutions, telles que les organisations bénévoles, le gouvernement, l'administration locale ou l'autorité portuaire.

179. La représentante du gouvernement du Danemark a dit comprendre que l'amendement proposé visait à prendre en compte le fait que, dans certains fors nationaux, les droits des sociétés subrogées dans les droits des gens de mer ont été restreints. Elle a donc présenté un sous-amendement D.32, visant à supprimer l'adjectif «applicables» et à ajouter les mots «conformément à la législation et à la pratique nationales» après les mots «à concurrence de la somme versée».

180. Le porte-parole du groupe des armateurs a appuyé le sous-amendement proposé par la représentante du gouvernement du Danemark.

181. Le porte-parole du groupe des gens de mer ayant demandé des précisions au Bureau, la secrétaire générale a déclaré que la proposition de la représentante du gouvernement du

Danemark d'ajouter les mots «conformément à la législation nationale» après les mots «à concurrence de la somme versée» était une solution possible.

- 182.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a demandé quelle serait la législation nationale visée au sous-amendement: celle de l'Etat du pavillon ou celle de l'Etat du port? Revenant à l'amendement initial D.32, son groupe a demandé un avis juridique au Bureau sur l'impact de l'ajout du mot «applicables» après «droits».
- 183.** Convenant que cette question juridique concerne les prestataires de garantie financière, le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré qu'elle n'a pas d'impact sur les droits des gens de mer; il a proposé que le Bureau rédige le texte de manière à prendre dûment en compte les questions relatives aux droits de subrogation des prestataires de garantie financière.
- 184.** La secrétaire générale a déclaré que, suite aux discussions entre le comité de rédaction et le Conseiller juridique, le texte suivant était proposé: «Si le prestataire de l'assurance ou d'une autre forme de garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit à un marin conformément à la présente norme, ce prestataire acquiert, à concurrence de la somme versée, et conformément à la législation applicable, par subrogation, transfert ou d'une autre manière, les droits dont aurait bénéficié ledit marin.»
- 185.** Les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer ont accepté cette formulation et le texte a été sous-amendé en conséquence.
- 186.** Les représentants des gouvernements du Danemark et du Canada ont appuyé la proposition.
- 187.** En réponse à une question du représentant du gouvernement de la Norvège, la secrétaire générale a déclaré que la disposition concernant les règles applicables aux prestataires de garantie sociale serait tranchée par les tribunaux nationaux en fonction de la législation applicable et qu'il s'agit d'un problème de conflit de droits.
- 188.** Le représentant du gouvernement de la Norvège a déclaré que, si tel est le cas, sa délégation ne pouvait accepter le sous-amendement proposé.
- 189.** La représentante du gouvernement du Danemark a souligné qu'il s'agissait d'une question de droit international privé et de droit des contrats.
- 190.** L'amendement D.32 a été adopté tel qu'amendé.

Insertion d'un nouveau paragraphe après le paragraphe 11

- 191.** Le représentant du gouvernement de Maurice, appuyé par un représentant du gouvernement de la Chine, a présenté l'amendement D.8, visant à insérer après le paragraphe 11 le nouveau paragraphe suivant: «Si un gouvernement ou une autre institution a payé des frais ou dépenses mentionnés au paragraphe 9 ci-dessus, ceux-ci doivent être remboursés par le système de garantie financière.» Il a souligné qu'il importe de prévoir un mécanisme de remboursement des dépenses engagées par les gouvernements et d'autres institutions.
- 192.** Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que l'amendement proposé pourrait prêter à confusion. En outre, lors de l'entrée en vigueur des amendements, la situation envisagée par le représentant du gouvernement de Maurice serait couverte par les dispositions du paragraphe 9.
- 193.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a souscrit à cet avis.

194. L'amendement a été rejeté.

Insertion d'un nouveau paragraphe après le paragraphe 13

195. Les représentants des gouvernements de la Belgique et du Danemark, appuyés par le gouvernement de l'Irlande, ont présenté l'amendement D.68, visant à insérer après le paragraphe 13 le nouveau paragraphe suivant: «Les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité du travail maritime valides à la date d'entrée en vigueur de la présente norme doivent le rester jusqu'à leur date de renouvellement.» Cet amendement introduit une disposition transitoire visant à établir la validité des certificats de travail maritime et des déclarations de conformité émis avant l'entrée en vigueur des amendements examinés au sein de la commission, jusqu'à leur expiration, même dans les cas où ils arriveraient à terme après l'entrée en vigueur de ces amendements.

196. La commission a décidé de traiter la question soulevée dans l'amendement D.68 dans le cadre de la discussion des propositions de résolutions.

197. Les propositions relatives à la norme A2.5 ont été adoptées telles qu'amendées.

Principe directeur B2.5.3 – Garantie financière

198. Le représentant du gouvernement de Maurice a retiré l'amendement D.9, qui visait l'insertion d'un nouveau paragraphe avant l'actuel paragraphe 1: «L'acte d'abandon se caractérise par la rupture des liens entre l'armateur et le marin. Un abandon se produit lorsque l'armateur viole certaines de ses obligations fondamentales envers le marin concernant son rapatriement rapide, le paiement de la rémunération due, la fourniture des nécessités de la vie, notamment la nourriture, un logement et des soins médicaux. Il y a abandon lorsque le capitaine du navire est dépourvu des moyens financiers nécessaires à l'exploitation du navire.»

199. Le représentant du gouvernement de la Chine, appuyé par le représentant du gouvernement de Singapour, a présenté l'amendement D.42 qui vise à ajouter les mots «des gens de mer» après le mot «représentant».

200. Le porte-parole du groupe des armateurs a fait observer que le principe directeur B2.5.3, paragraphe 1, traite de la garantie financière dont bénéficient les marins ayant droit de recevoir une assistance lorsque cette demande est faite par leur représentant. Il a donc présenté un sous-amendement visant à supprimer le mot «marin» ainsi que les mots «ou son représentant», et à insérer après le mot «demande» l'expression «du marin ou de son représentant».

201. La secrétaire générale a rappelé que la question est liée au paragraphe 8, dont le texte amendé fait référence à «la demande formulée par le marin ou son représentant désigné», et suggéré que la commission souhaiterait peut-être aligner le libellé de ces dispositions à des fins de cohérence.

202. Le porte-parole du groupe des gens de mer a accepté le sous-amendement présenté par le groupe des armateurs à condition que le libellé des dispositions soit harmonisé. Le porte-parole du groupe des armateurs a souscrit à cet avis.

203. L'amendement D.42 a été adopté, tel que sous-amendé, comme suit: «En application du paragraphe 8 de la norme A2.5.2, si la vérification de la validité de certains éléments de la demande du marin ou de son représentant désigné nécessite du temps, le marin ne devrait pas pour autant se voir privé de recevoir immédiatement l'assistance correspondant aux éléments dont la validité a été établie.»

Nouveau paragraphe 2

- 204.** Le représentant du gouvernement de la Chine, appuyé par le représentant du gouvernement de Singapour, a présenté l'amendement D.46, visant à insérer un nouveau paragraphe 2 au principe directeur B2.5.3, comme suit: «Aux fins de l'application des paragraphes 8 et 9 de la norme A2.5.2, si la vérification de la validité de la demande du marin concernant les arriérés de salaires et les autres droits auxquels il peut prétendre en vertu de son contrat d'engagement nécessite du temps, le marin ou son représentant devrait accepter le dispositif de rapatriement convenu, confirmant que la procédure de vérification a été engagée. Le marin ou son représentant ne devrait pas se voir privé pour autant de l'assistance nécessaire, y compris ses arriérés de salaires et autres droits, après acceptation des modalités de rapatriement.» Cet amendement vise à donner la priorité au rapatriement et à éviter que les prestataires de garantie financière vérifient d'abord le droit du marin aux arriérés de salaires, ce qui pourrait entraîner des retards inutiles.
- 205.** Se référant au paragraphe 9 de la Note explicative sur les règles et le code de la MLC, 2006, le porte-parole du groupe des armateurs n'a pas appuyé l'amendement parce que les paragraphes 8 et 9 de la norme A2.5.2 ont été rédigés en termes clairs et qu'il est inutile de préciser davantage les droits des gens de mer. Le porte-parole du groupe des gens de mer a souscrit à cet avis.
- 206.** L'amendement D.46 a été rejeté.
- 207.** La proposition relative au principe directeur B2.5 a été adoptée telle qu'amendée.

Annexe A2-I

- 208.** Le représentant du gouvernement de la Belgique, appuyé par les gouvernements du Danemark et de l'Irlande, a présenté l'amendement D.64 visant à remplacer, dans le titre de l'annexe, les mots «règle 2.5, paragraphe 2» par «norme A2.5.2», afin de bien préciser que cette partie couvre également la norme A2.5.2.
- 209.** Le porte-parole du groupe des armateurs s'est opposé à l'amendement parce que le titre proposé pour l'annexe A2-I dans la proposition conjointe fait clairement référence à la règle 2.5 sur la garantie financière, qui est prioritaire. Le porte-parole du groupe des gens de mer a souscrit à cet avis.
- 210.** La représentante du gouvernement de la Grèce a appuyé l'amendement; l'objectif de l'annexe étant de réglementer le rapatriement en cas d'abandon, il est préférable d'insérer un renvoi à la norme A2.5.2, qui traite spécifiquement de l'abandon, puisque la règle 2.5 couvre tous les cas de rapatriement. Les représentants des gouvernements de la Norvège, des Philippines, du Royaume-Uni et de la Suède ont appuyé l'amendement parce que, si le titre de l'annexe A2-I faisait référence à la règle 2.5, sa portée irait au-delà des questions examinées par la commission. Pour le représentant du gouvernement de la Norvège, il est préférable d'être précis et de mentionner les dispositions directement liées à l'abandon.
- 211.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a déclaré que la règle 2.5, paragraphe 2, couvre tous les cas de rapatriement et non seulement ceux liés à l'abandon. Modifier le titre proposé pour cette annexe aurait pour effet d'éliminer la garantie financière en cas de rapatriement.
- 212.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a reconnu que les deux cas de figure étaient couverts mais a demandé des précisions au Bureau.
- 213.** Le porte-parole du groupe des armateurs a rappelé que la commission examine les amendements au code et non aux articles de la MLC, 2006. La règle 2.5 doit donc rester la

disposition prioritaire, car elle couvre à la fois le rapatriement et l'abandon des gens de mer, même si elle ne mentionne pas expressément l'abandon. Remplacer la mention de la règle 2.5 dans le titre de l'annexe par un renvoi à la norme A.2.5.2 équivaldrait à omettre toute référence à la disposition prioritaire.

- 214.** Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a souscrit à cet avis. Le représentant du gouvernement de l'Australie partageait les préoccupations exprimées par le représentant du gouvernement des Etats-Unis et les porte-parole des groupes des gens de mer et des armateurs, estimant qu'il devait être très clair que l'annexe A2-I concerne uniquement les marins victimes d'abandon.
- 215.** La représentante du gouvernement du Danemark, appuyée par les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer, a demandé des précisions et l'avis du Bureau sur cette question. La secrétaire générale a déclaré que la règle 2.5 est la disposition prioritaire en matière de garantie financière. Le titre de l'annexe A2-I tire son autorité de cette règle; sa portée est plus large et ne se limite pas aux rapatriements en cas d'abandon.
- 216.** L'amendement D.64 a été rejeté.
- 217.** L'amendement D.45 présenté par le gouvernement de la Chine, visant à supprimer les mots «certificat ou autre» dans l'annexe A2-I, n'a pas été appuyé et n'a donc pas été examiné.
- 218.** Un représentant du gouvernement du Danemark, appuyé par les représentants des gouvernements de la Belgique et de l'Irlande, a présenté l'amendement D.65, visant à supprimer les mots «certificat ou autre» dans la première phrase de l'annexe A2-I. Cette proposition visait à dissiper toute confusion puisque les preuves documentaires de garantie financière sont mentionnées dans les certificats de travail maritime. Les représentants des gouvernements de l'Allemagne, de l'Irlande et du Portugal ont soutenu cette proposition, insistant sur la nécessité d'une formulation cohérente.
- 219.** Les représentants des gouvernements de l'Allemagne, de l'Australie et de la Grèce ont convenu que l'annexe devait refléter la terminologie utilisée dans la norme correspondante.
- 220.** Le porte-parole des armateurs a rappelé que la commission a décidé d'ajouter les mots «certificat ou autre» au paragraphe 7 de la norme A2.5.2, et qu'il serait donc logique d'employer la même formulation dans l'annexe. Le mot «certificat» dans la première phrase de l'annexe A2-I ne signifie pas nécessairement le certificat de travail maritime. Tout certificat considéré comme une preuve documentaire de garantie financière suffirait.
- 221.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a souscrit à cet avis.
- 222.** L'amendement D.65 a été rejeté.

Annexe A2-I. Insertion d'un nouveau paragraphe après l'alinéa h)

- 223.** Un représentant du gouvernement de la Belgique, appuyé par les gouvernements du Danemark et de l'Irlande, a présenté l'amendement D.66, visant à ajouter après l'alinéa h) un nouvel alinéa se lisant comme suit: «i) une attestation selon laquelle la garantie financière ne peut expirer avant le terme de la validité de la garantie, à moins que le prestataire de la garantie ne donne un préavis d'au moins [...] jours à l'Etat du pavillon.»; il a immédiatement proposé de sous-amender l'amendement D.66 afin de supprimer les mots «une attestation selon laquelle». La représentante du gouvernement du Danemark a appuyé ce sous-amendement.
- 224.** Le porte-parole du groupe des armateurs a proposé de remplacer les crochets dans l'amendement D.66 par le nombre «30».

-
225. La représentante du gouvernement du Danemark a précisé que le but de cet amendement était d'éviter tout délai de carence, durant lequel les marins seraient dépourvus de garantie financière en cas d'abandon.
226. Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que, si l'objectif du nouvel alinéa i) tel que sous-amendé est d'établir la nécessité d'une attestation, l'annexe A2-I est l'endroit approprié. Dans le cas contraire, le paragraphe proposé doit être inséré dans une autre disposition de la convention puisque le paragraphe ne concernerait plus la preuve documentaire.
227. Souscrivant à ce point de vue, la représentante du gouvernement du Danemark a déclaré qu'il fallait identifier un endroit approprié pour insérer ce sous-amendement. Elle a appuyé la proposition du groupe des armateurs concernant le préavis de trente jours que le prestataire de la garantie financière doit donner à l'Etat du pavillon.
228. Le porte-parole du groupe des armateurs a fait observer que l'amendement demandait une «attestation», mais a dit comprendre également que le groupe gouvernemental avait proposé un sous-amendement visant à supprimer les mots «une attestation selon laquelle». S'il ne s'agit pas d'une attestation, la phrase est alors mal placée parce qu'il ne s'agit pas d'un certificat ou d'une autre preuve documentaire; il s'agit d'une déclaration ou d'une exigence, non d'une attestation. Il a donc proposé le sous-amendement suivant: «i) une attestation selon laquelle la garantie financière répond aux exigences de la norme A2.5.2».
229. Le porte-parole du groupe des gens de mer a appuyé sans réserve les sous-amendements proposés par le porte-parole du groupe des armateurs et a retiré l'amendement D.16.
230. Les représentants des gouvernements du Danemark, des Etats-Unis et de Singapour ont appuyé les sous-amendements proposés par le porte-parole du groupe des armateurs.
231. L'amendement D.66 a été adopté tel qu'amendé.
232. La proposition d'une nouvelle annexe A2-I a été adoptée telle qu'amendée.

Annexes A5-I, A5-II et A5-III

233. Un représentant du gouvernement du Danemark, appuyé par les gouvernements de la Belgique et de l'Irlande, a présenté l'amendement D.67, visant à insérer après «(règle 2.5)» dans l'annexe A5-II, sous le titre Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I, le membre de phrase suivant: «à condition que le présent certificat soit accompagné d'une attestation valide délivrée par le prestataire de la garantie financière, conformément aux prescriptions de l'annexe A2-I». Cette proposition vise à compléter le texte de l'annexe A5-II (DCTM) et à refléter le nouveau libellé. Le mot «attestation» est maintenant inclus dans la disposition proposée «Garantie financière de rapatriement». Le libellé doit être renforcé pour clarifier le fait qu'il est inclus dans la DCTM.
234. Le porte-parole du groupe des armateurs n'a pas appuyé l'amendement. Les 14 éléments que l'Etat du pavillon doit certifier en vertu de la MLC, 2006 (DCTM, partie I), sont bien identifiés et ne nécessitent pas d'attestation comme c'est le cas pour la règle 2.5. Ces 14 éléments sont inclus dans la DCTM, de sorte que l'Etat du port peut vérifier les mesures prises par l'Etat du pavillon à cet égard. L'élément visé dans la proposition ne se prête pas à une certification mais seulement à une inspection, et aucune disposition de la convention n'autorise à y ajouter un quinzième élément. Insérer cet élément reviendrait à étendre la valeur probante présumée des documents recevables par les Etats du port aux fins de la DCTM, partie I. Si un problème se pose à cet égard, une meilleure solution, selon l'orateur, consisterait à le traiter dans le cadre des lois et règlements nationaux concernant l'entrée en vigueur de la convention.

-
235. La représentante du gouvernement du Danemark a rappelé que la garantie financière de rapatriement, conformément aux propositions conjointes d'amendement, est incluse comme quinzième élément tant pour l'Etat du port que l'Etat du pavillon, ainsi que pour le certificat de travail maritime; par conséquent, le libellé actuel concernant la garantie financière de rapatriement est déjà inclus dans les éléments faisant l'objet d'une certification et d'une inspection.
236. Le porte-parole du groupe des gens de mer a appuyé l'amendement.
237. Le porte-parole du groupe des armateurs a reconnu que la garantie financière de rapatriement a été ajoutée comme quinzième élément, mais a souligné que les autres éléments énumérés dans la DCTM, partie I, ne visent que les règles concernées et leur titre, laissant aux Etats Membres le soin d'en préciser les détails et de leur donner effet en vertu de la législation et de la réglementation nationales. Il ne serait pas opportun pour l'OIT d'imposer de telles obligations aux Etats Membres, notamment en l'absence d'autres dispositions semblables dans la DCTM.
238. Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré que la question est couverte par la règle 2.5, paragraphe 2.
239. La représentante du gouvernement de la Grèce n'a pas appuyé l'amendement proposé. Ce dernier vise à mieux protéger les gens de mer mais il est inutile car la question est déjà couverte par les dispositions de fond des règles et du code; de plus, il nuirait à la valeur probatoire présumée du certificat, qui vise à faciliter la bonne exploitation du navire. Par ailleurs, la partie I ne traite que succinctement de la législation nationale. D'autres problèmes, telle la certification médicale, peuvent également se poser, mais il n'a jamais été avancé que les interrogations sur la validité d'un certificat puissent compromettre la validité de l'ensemble de la DCTM.
240. Le représentant du gouvernement des Iles Marshall n'a pas appuyé l'amendement proposé. Le nouvel article 15 n'est qu'un marqueur supplémentaire dans la partie I, qui devait être traité plus en détail dans la partie II.
241. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis n'a pas appuyé l'amendement pour les raisons données par les représentants des gouvernements de la Grèce et des Iles Marshall. Il a rappelé avoir suggéré auparavant qu'il conviendrait d'employer l'expression «preuve documentaire» plutôt que le mot «certificat» pour éviter toute confusion. Les représentants des gouvernements d'Antigua-et-Barbuda et du Libéria n'ont pas appuyé l'amendement.
242. Le représentant du gouvernement de Singapour n'a pas appuyé l'amendement parce que les dispositions de la DCTM adoptées en vertu du code, y compris la règle 5.2, paragraphe 10, doivent l'être par l'autorité compétente.
243. L'amendement D.67 a été rejeté.
244. Les propositions relatives aux annexes A5-I, A5-II et A5-III ont été adoptées.

Propositions d'amendements au code concernant la règle 4.2 de la MLC, 2006

245. Le compte rendu qui suit concerne les propositions d'amendements au code relatives à la règle 4.2 de la MLC, 2006, présentées conjointement par les représentants des armateurs et des gens de mer. La proposition figure à l'annexe D du document de travail.

Norme A4.2.1 – Responsabilité des armateurs

Paragraphe 8

- 246.** Le président de la commission a noté que l'amendement D.31, relatif au paragraphe 8, est lié aux amendements D.27 et D.53 qui concernent la nouvelle norme A4.2.2.
- 247.** Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.31, visant à supprimer le membre de phrase «pour les créances contractuelles définies dans la norme A4.2.2» au paragraphe 8 de la norme A4.2.1. Cet amendement est nécessaire pour éviter de créer une définition de l'expression «créance contractuelle» contradictoire avec la norme A4.2, paragraphe 1 b), qui prévoit que «les armateurs doivent fournir une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer en raison d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle, ou d'un risque professionnel ...». Il suggérerait donc de supprimer la référence à la norme A4.2.2 afin d'éviter toute confusion et d'assurer la cohérence du texte. Le porte-parole du groupe des armateurs a fait référence à l'amendement D.27 présenté par son groupe, qui viserait à supprimer intégralement la norme A4.2.2.
- 248.** Après examen des amendements relatifs à la norme A4.2.2, l'amendement D.31 n'a pas été adopté, et l'amendement D.27 est devenu sans objet ¹⁰.
- 249.** Le représentant du gouvernement de la Chine, appuyé par le représentant du gouvernement des Bahamas, a présenté l'amendement D.41, visant à insérer les mots «et/ou de toute convention collective applicable» après les mots «contrat d'engagement du marin» afin de rendre plus complète la disposition figurant dans ce paragraphe.
- 250.** Le porte-parole du groupe des armateurs ne voyait pas la nécessité de cet amendement car l'actuelle norme A4.2, paragraphe 1 b), mentionne déjà les conventions collectives parmi les instruments disposant que les armateurs doivent fournir une garantie financière. Le porte-parole du groupe des gens de mer a souscrit à cet avis.
- 251.** L'amendement D.41 n'a pas été adopté.

Paragraphe 8 a)

- 252.** Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.30, visant à ajouter les mots «prouvé ou justifié» après le mot «retard» dans la norme A4.2, paragraphe 8 a), au motif que l'aide financière pourrait être demandée ou accordée indûment.
- 253.** Le porte-parole du groupe des gens de mer s'est opposé à l'amendement, expliquant que cela pourrait nuire aux marins car il peut s'écouler des années avant que leur famille n'obtienne la preuve de leur décès et ne reçoive une assistance.
- 254.** La présidente du groupe gouvernemental a déclaré que la plupart des membres du groupe gouvernemental sont opposés à l'amendement car il pourrait entraîner des conséquences incertaines.
- 255.** Notant l'absence de soutien à l'amendement D.30, le porte-parole du groupe des armateurs l'a retiré.

¹⁰ Voir paragr. 299-313 du présent rapport.

Paragraphe 8 e)

- 256.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée, appuyé par un représentant du gouvernement de la Namibie, a présenté l'amendement D.4, visant à ajouter à la fin du paragraphe 8 e) l'expression «à concurrence des sommes prévues par son prestataire de garantie financière». L'orateur a renvoyé au libellé initial du paragraphe 8 e) proposé par le Groupe de travail mixte en 2009, qui mentionnait expressément «toute demande contractuelle d'indemnisation devant être couverte par le dispositif de garantie financière mentionné dans la norme A4.2.1 b)». Cela signifie que les armateurs ne sont tenus de fournir une compensation aux gens de mer que dans les cas de décès ou d'incapacité de longue durée. Le présent texte ne renvoyant pas expressément à la norme A4.2.1 b), on ne peut dire avec certitude si les marins peuvent recourir directement contre leur prestataire de garantie financière seulement en cas de décès ou d'incapacité de longue durée, ou également en cas de maladie, d'accident ou de décès dans le cadre du travail. Etant donné que la plupart des pays obligent les armateurs à assurer aux gens de mer une garantie financière contre les risques autres que l'incapacité de longue durée ou le décès, les gens de mer devraient pouvoir formuler une demande directe pour tous les accidents, maladies et décès dans le cadre du travail couverts par le prestataire de la garantie financière.
- 257.** Le porte-parole du groupe des armateurs s'est opposé à l'amendement, indiquant que la norme A4.2, paragraphe 8, vise clairement les créances contractuelles définies dans la norme A4.2.2, à savoir les créances liées aux décès ou à une incapacité de longue durée, résultant d'un accident du travail ou d'un risque professionnel, et non l'ensemble des créances contractuelles.
- 258.** Le porte-parole du groupe des gens de mer et la présidente du groupe gouvernemental ont souscrit à ce point de vue.
- 259.** L'amendement D.4 n'a pas été adopté.
- 260.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a exprimé l'espoir que les prestataires de garantie financière qui acceptent actuellement les demandes directes à l'égard des accidents du travail entraînant une incapacité de courte durée continueront de le faire à l'avenir.
- 261.** Le paragraphe 8 a été adopté.

Paragraphe 9

- 262.** Le président a suggéré d'examiner ensemble les amendements D.10, D.29 a) et D.76 car ils concernent tous la même question.
- 263.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.10, visant à insérer les mots «de l'autorité compétente» après «préavis» et immédiatement proposé un sous-amendement visant à insérer «et de l'armateur» après «de l'autorité compétente».
- 264.** Le porte-parole du groupe des armateurs a proposé de sous-amender la proposition D.10, afin de remplacer «et» par «ou», car cela créerait un fardeau administratif.
- 265.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a fait observer que, fréquemment, les marins ne reçoivent pas d'informations sur l'annulation ou le non-renouvellement de la garantie financière de l'armateur.
- 266.** La présidente du groupe gouvernemental a déclaré qu'il était inutile d'alourdir le texte et que cette question devait être traitée par la législation nationale en consultation avec les partenaires sociaux.

-
- 267.** Le porte-parole du groupe des armateurs a souscrit à ce point de vue.
- 268.** L'amendement D.10 a été rejeté, et les amendements D.29 a) et D.76 sont devenus sans objet.
- 269.** Le président de la commission a suggéré d'examiner ensemble l'amendement D.29 b), présenté par le groupe des armateurs, et l'amendement D.49, présenté par le gouvernement des Iles Marshall et appuyé par le Libéria. Le porte-parole du groupe des armateurs a expliqué que l'amendement D.29 b) vise à remplacer, après le mot «annulée», le reste de la phrase par les mots «ou résiliée». Les dispositifs de garantie financière étant généralement renouvelés annuellement, l'obligation de donner un préavis chaque fois qu'intervient un changement de garantie financière représenterait un lourd fardeau administratif. En réponse à une question du porte-parole du groupe des gens de mer, le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que la preuve documentaire de garantie financière attestait de son renouvellement.
- 270.** Le représentant du gouvernement des Iles Marshall, appuyé par le gouvernement du Libéria, a présenté l'amendement D.49, expliquant qu'il visait à supprimer tout le membre de phrase suivant le mot «annulée» pour les mêmes raisons que celles avancées par le groupe des armateurs.
- 271.** La présidente du groupe gouvernemental a déclaré que son groupe soutenait l'amendement D.29 b) puisque la question de la preuve de garantie financière est déjà couverte par les dispositions existantes. Compte tenu de cette explication, le porte-parole du groupe des gens de mer a approuvé l'amendement.
- 272.** L'amendement D.29 b) a été adopté, l'amendement D.49 devenant sans objet.
- 273.** Le paragraphe 9 a été adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 10

- 274.** Le représentant du gouvernement des Philippines, appuyé par le gouvernement de la République de Corée, a présenté l'amendement D.52, visant à ajouter au paragraphe 10, après «l'Etat du pavillon» les mots «et les Etats Membres ayant des responsabilités comme fournisseurs de main-d'œuvre» et de remplacer «est» par «sont». Bien que cela impose un fardeau administratif supplémentaire aux assureurs, il importe que les gouvernements puissent aider les gens de mer qui sont sous traitement médical au moment de l'annulation ou de la résiliation de la garantie financière de l'armateur.
- 275.** Le porte-parole du groupe des armateurs s'est opposé à l'amendement parce que cela constituerait une tâche impossible.
- 276.** Tout en soutenant l'amendement, le porte-parole du groupe des gens de mer a suggéré que les Etats du pavillon et les Etats fournisseurs de main-d'œuvre pourraient conclure des accords bilatéraux à cet égard.
- 277.** La présidente du groupe gouvernemental a déclaré que, suite à un échange au sein du groupe, une majorité de gouvernements s'opposent à cet amendement.
- 278.** Le représentant du gouvernement des Philippines a déclaré que son gouvernement négocierait des accords bilatéraux comme l'a suggéré le porte-parole des gens de mer.
- 279.** L'amendement D.52 a été rejeté.

-
- 280.** Le président de la commission a proposé de regrouper et d'examiner ensemble les amendements D.28, D.73 et D.51. Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.28, qui vise à remplacer au paragraphe 10, après les mots «garantie financière», le reste de la phrase par les mots «annulée ou résiliée» pour des raisons de concordance avec la décision prise quant au paragraphe 9.
- 281.** En réponse à une question du représentant du gouvernement de Chypre, le porte-parole du groupe des armateurs a précisé que la différence de rédaction entre les paragraphes 9 et 10, tels qu'amendés, des propositions d'amendements conjointes était due au fait qu'il faut conserver l'expression «doit être» au paragraphe 9 parce que les situations envisagées dans cette disposition surviennent avant le préavis, mais qu'elle ne doit pas figurer au paragraphe 10. Le paragraphe 10, tel qu'amendé, se lirait comme suit: «La législation nationale dispose que l'autorité compétente de l'Etat du pavillon est avisée par le prestataire de la garantie financière de l'annulation ou de la résiliation de l'assurance de l'armateur.»
- 282.** Le porte-parole du groupe des gens de mer et la présidente du groupe gouvernemental ont appuyé l'amendement. La représentante du gouvernement de la Grèce a proposé de sous-amender l'amendement D.28 afin de remplacer «l'assurance» par «la garantie financière».
- 283.** Le représentant du gouvernement des Iles Marshall, s'exprimant également au nom du gouvernement du Libéria, a retiré l'amendement D.51.
- 284.** L'amendement D.28 a été adopté tel que sous-amendé, l'amendement D.73 devenant dès lors sans objet.
- 285.** Le paragraphe 10 a été adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 11

- 286.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.12, visant à insérer dans la première phrase du paragraphe 11, après «déliquent à bord» les mots «un certificat ou toute autre». Il s'agit d'un amendement de concordance compte tenu des décisions prises lors de l'examen des propositions relatives à la règle 2.5.
- 287.** Le porte-parole du groupe des armateurs et la présidente du groupe gouvernemental ont appuyé l'amendement.
- 288.** L'amendement D.12 a été adopté.
- 289.** Le représentant du gouvernement de Singapour, appuyé par le représentant du gouvernement des Bahamas, a présenté l'amendement de concordance D.2, visant à remplacer l'expression «affichée en évidence» par «mise à disposition bien en vue». Il a suggéré que le comité de rédaction assure la cohérence des dispositions, conformément aux décisions prises lors de l'examen des propositions relatives à la règle 2.5. Sur cette base, les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer, ainsi que la présidente du groupe gouvernemental, ont approuvé l'amendement.
- 290.** L'amendement D.2 a été adopté tel que reformulé par le comité de rédaction pour se lire comme suit: «Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer.» L'amendement D.39 est donc devenu sans objet puisqu'il avait le même contenu.
- 291.** S'exprimant au nom des représentants des gouvernements du Danemark et de l'Irlande, le représentant du gouvernement de la Belgique a retiré l'amendement D.74.

Inversion des paragraphes 11 et 12

292. Le porte-parole du groupe des armateurs a proposé d'inverser les paragraphes 11 et 12, proposition qui a été acceptée.

293. Les paragraphes 11 et 12 ont été adoptés tel qu'amendés.

Paragraphe 13

294. Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.21, visant à remplacer au paragraphe 13 «la preuve documentaire» par «le certificat ou toute autre preuve documentaire», conformément à la décision prise lors de l'examen des propositions relatives à la règle 2.5. Le porte-parole du groupe des armateurs a approuvé l'amendement.

295. L'amendement D.21 a été adopté.

296. Le comité de rédaction ayant présenté un nouveau texte, le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a déclaré que l'expression «lois et règlements» devrait être harmonisée aux paragraphes 8, 9 et 10. Le paragraphe 8 mentionne «la législation nationale» alors que les paragraphes 9 et 10 font état des «lois et les règlements de chaque Membre».

297. La commission a décidé de remplacer l'expression «lois et règlements de chaque Membre» par «la législation nationale» aux paragraphes 9 et 10.

298. Le paragraphe 13 a été adopté tel qu'amendé.

Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

Paragraphe 1

299. Le représentant du gouvernement de l'Allemagne, appuyé par les représentants des gouvernements de la Grèce, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, a présenté l'amendement D.53 afin d'insérer au paragraphe 1 les mots «paragraphe 8» après «norme A4.2.1» et de remplacer l'expression «maladie, blessure ou décès» par «liées au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel». Le libellé actuel de la norme A4.2, paragraphe 1 b), ne couvre que le décès ou l'incapacité de longue durée des gens de mer en raison d'un accident, d'une maladie ou d'un risque professionnels, et non le décès ou l'incapacité de longue durée en général. Le libellé actuel du paragraphe 1 semble donc échapper à la portée de la convention.

300. Les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer ont exprimé leur accord avec l'amendement D.53 car il assure la cohérence des dispositions précisant la portée de la responsabilité des armateurs.

301. La présidente du groupe gouvernemental a déclaré que son groupe appuyait lui aussi la proposition.

302. Le représentant du gouvernement de la République de Corée, appuyé par le représentant du gouvernement des Philippines, a présenté un sous-amendement visant à remplacer l'expression «accident, maladie professionnelle ou risque professionnel» par «maladie, blessure ou décès liés au travail», expliquant que, sans cela, l'accès direct au dispositif de garantie financière pourrait être limité en cas d'incapacité de courte durée.

-
- 303.** Le porte-parole du groupe des armateurs s'est opposé à l'amendement car il pourrait indûment étendre la responsabilité des armateurs. Le porte-parole du groupe des gens de mer a souscrit à cet avis.
- 304.** Tout en appuyant l'amendement, les représentants des gouvernements de la Norvège et de Singapour se sont opposés au sous-amendement.
- 305.** Le sous-amendement présenté par le gouvernement de la République de Corée a été rejeté.
- 306.** Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté un sous-amendement visant à ajouter le membre de phrase figurant actuellement dans la norme A4.2, paragraphe 1 b), «tel que prévu par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective» après les mots «au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel» contenus dans l'amendement.
- 307.** Après renvoi au comité de rédaction, il a été ajouté au paragraphe 1 proposé, après «le contrat d'engagement maritime ou une convention collective», le membre de phrase suivant «survenant alors que les gens de mer travaillent en vertu d'un contrat d'engagement maritime, ou résultant de leur emploi en vertu de ce contrat d'engagement».
- 308.** Le porte-parole du groupe des armateurs a appuyé cette suggestion car elle reprend la définition de la norme A4.2, paragraphe 1 b). Le porte-parole du groupe des gens de mer s'est également dit d'accord avec le libellé proposé.
- 309.** Le représentant du gouvernement des Bahamas s'est interrogé sur l'utilité de cet ajout.
- 310.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a fait observer que cet ajout ne figure pas dans la norme A4.2, paragraphe 1 b), et que la norme A4.2.2, paragraphe 1, serait alors redondante.
- 311.** Le président de la commission a confirmé que c'était exact puisque ce même ajout a également été précédemment supprimé dans la norme 4.2, paragraphe 1 b). Le texte devrait donc se terminer par «ou une convention collective».
- 312.** Les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer ont accepté la proposition formulée par le président.
- 313.** Le paragraphe 1 de la norme A4.2.2 a été adopté tel qu'amendé.

Insertion d'un nouveau paragraphe avant le paragraphe 2

- 314.** Le représentant du gouvernement de l'Allemagne, appuyé par le représentant du gouvernement des Etats-Unis, a présenté l'amendement D.57, visant à ajouter un nouveau paragraphe avant le paragraphe 2: «Le dispositif de garantie financière, tel que prévu au paragraphe 1 b) de la norme A4.2.1, peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds ou de tout autre dispositif équivalent. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.» Cette disposition définirait la «garantie financière» et donnerait une flexibilité quant à la forme qu'elle peut prendre.
- 315.** Le porte-parole du groupe des armateurs a appuyé l'amendement.
- 316.** Le porte-parole du groupe des gens de mer l'a accepté, tout en indiquant que son groupe aurait préféré «en consultation» aux mots «après consultation».

-
317. La présidente du groupe gouvernemental a déclaré qu'il n'existait pas d'accord au sein du groupe en faveur de l'amendement.
318. Les représentants des gouvernements de l'Espagne, des Etats-Unis et des Philippines ont déclaré qu'ils appuyaient l'amendement parce que la flexibilité est importante pour la mise en œuvre de la convention. La représentante du gouvernement du Danemark a également appuyé l'amendement proposé, soulignant que, même si son libellé est flexible, il n'exonère pas les armateurs de leurs obligations.
319. Le représentant du gouvernement de la Norvège, appuyé par les représentants des gouvernements de la Namibie et du Royaume-Uni, s'est opposé à l'amendement, soulignant que la situation envisagée dans cette proposition diffère de celle de la règle 2.5. L'amendement créerait de la confusion puisque la sécurité sociale est traitée par la règle 4.5. Plutôt que de donner de la flexibilité, l'amendement restreindrait les options à celles qui y sont énumérées. La représentante du gouvernement de la Grèce a déclaré partager la préoccupation du représentant du gouvernement de la Norvège en matière de sécurité sociale, soulignant que la règle 4.2 traite de la responsabilité des armateurs.
320. Le représentant du gouvernement de la Chine s'est opposé à l'amendement, déclarant qu'il n'offrait pas suffisamment de flexibilité aux Etats Membres pour adopter une législation et une réglementation adaptées au contexte national.
321. L'amendement D.57 a été adopté.
322. Le nouveau paragraphe 2 a été adopté.

Paragraphe 2

323. Le représentant du gouvernement de l'Allemagne, appuyé par les représentants des gouvernements de la Grèce, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, a présenté l'amendement D.54, visant à ajouter «paragraphe 8» après «norme A4.2.1»; il s'agit d'un amendement de concordance suite à l'adoption de l'amendement D.53.
324. Les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer ont appuyé l'amendement proposé.
325. L'amendement D.54 a été adopté.
326. La commission a remplacé les mots «de chaque Membre» par «nationale» afin d'harmoniser le libellé avec le texte précédemment adopté.
327. Le paragraphe 2 a été adopté.
328. Les propositions relatives à la norme A4.2 ont été adoptées telles qu'amendées.

Principe directeur B4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

329. Lors de l'examen du texte préparé par le comité de rédaction, le représentant du gouvernement de Singapour a proposé de remplacer «et» par «ou» avant le mot «réglementation» puisque cette substitution a été acceptée dans le texte précédent.
330. La secrétaire générale a expliqué que les principes directeurs, qui n'ont pas force obligatoire, offrent aux Etats Membres une certaine souplesse dans le choix de solutions législatives ou autres, sous réserve bien entendu de toute condition particulière

d'application éventuellement énoncée dans la règle correspondante de la MLC, 2006, ou dans la partie A du code.

331. L'amendement a été rejeté.

332. Les propositions relatives au principe directeur B4.2 ont été adoptées.

Annexe A4-I

333. Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.23, visant à remplacer les mots «Règle 2.5, paragraphe 2» par «Norme A4.2.1» dans le titre. Le président a déclaré que l'amendement D.70 présenté conjointement par les gouvernements de la Belgique, du Danemark et de l'Irlande était semblable à l'amendement D.23. Le porte-parole du groupe des armateurs a appuyé les amendements proposés, suggérant que la question soit renvoyée au comité de rédaction.

334. L'amendement D.23 a été adopté, l'amendement D.70 devenant sans objet.

335. Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.22, visant à remplacer, dans la disposition introductive de l'annexe A4-I, les mots «preuve documentaire» par le membre de phrase «Le certificat ou toute autre preuve documentaire» afin d'harmoniser le texte. Il s'agit d'un amendement de concordance.

336. Le porte-parole du groupe des armateurs a souscrit à cet avis.

337. L'amendement D.22 a été adopté.

Annexe A4-I e)

338. Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.19, visant à ajouter les mots «et l'adresse» après le «nom» et demandé que l'amendement soit soumis au comité de rédaction pour assurer la cohérence du texte.

339. Le porte-parole du groupe des armateurs a souscrit à cet avis.

340. L'amendement D.19 a été adopté et renvoyé au comité de rédaction.

Annexe A4-I, nouvel alinéa i)

341. Le représentant du gouvernement de la Belgique, appuyé par les représentants des gouvernements du Danemark et de l'Irlande, a présenté l'amendement D.71, visant à insérer un nouvel alinéa i) se lisant comme suit: «une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle ladite garantie ne peut cesser, sauf préavis d'au moins [...], donné par le prestataire à l'Etat du pavillon». Cet amendement a pour objectif d'assurer la cohérence avec les dispositions convenues quant au rapatriement.

342. Le porte-parole du groupe des armateurs a appuyé l'amendement et présenté un sous-amendement visant à insérer «30 jours» après les mots «d'au moins».

343. Le porte-parole du groupe des gens de mer a appuyé l'amendement.

344. Le représentant du gouvernement de la Belgique a demandé si l'amendement serait transposé dans la section sur les normes.

-
- 345.** Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté l'amendement D.25, visant à supprimer l'ensemble de l'alinéa i) dans l'annexe A4-I car il n'a pas été examiné par le Groupe de travail mixte.
- 346.** Un représentant de la secrétaire générale a expliqué que l'alinéa i) avait été ajouté afin d'uniformiser le texte et en assurer la cohérence.
- 347.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré qu'il fallait conserver l'alinéa i) à des fins de cohérence et que le libellé des annexes A4-I et A2-I devait être compatible.
- 348.** Le représentant du gouvernement de Singapour a souscrit à l'avis du porte-parole du groupe des gens de mer.
- 349.** La représentante du gouvernement du Danemark a suggéré que les questions concernant l'alinéa i) et le nouvel alinéa i) proposé soient renvoyées au comité de rédaction afin d'assurer la cohérence avec les décisions prises au sujet de la règle 2.5.
- 350.** Les amendements D.71 et D.25 ont été renvoyés au comité de rédaction qui a proposé une nouvelle formulation de l'alinéa i) se lisant comme suit: «une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A4.2.1.».
- 351.** La commission a accepté la proposition du comité de rédaction, les amendements D.71 et D.25 devenant dès lors sans objet.
- 352.** Le représentant du gouvernement de la Belgique a retiré l'amendement D.75, appuyé par les gouvernements du Danemark et de l'Irlande.
- 353.** L'annexe A4-I a été adoptée telle qu'amendée.

Annexe B4-I

- 354.** S'exprimant au nom des Etats membres de l'Union européenne ayant ratifié la convention, la représentante du gouvernement de la Grèce a présenté l'amendement D.78, visant à ajouter dans la première ligne les mots «(nom, port d'immatriculation et numéro OMI)» après le mot «navire».
- 355.** L'amendement D.78 a été adopté.
- 356.** La représentante du gouvernement de la Grèce, appuyée par les gouvernements des Etats membres de l'Union européenne ayant ratifié la convention, a présenté l'amendement D.77 afin d'ajouter, après le mot «incident» à la deuxième ligne de l'annexe B4-1, les mentions «(heure, lieu et description de l'incident)». Cet amendement vise à rendre le texte plus complet et pratique en incluant l'heure, le lieu et la description de l'incident. Toutefois, les auteurs de l'amendement n'étaient pas opposés à un sous-amendement D.77, visant à substituer le mot «date» au mot «heure», comme proposé dans l'amendement D.20.
- 357.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a proposé l'amendement D.20, visant à ajouter, sous la rubrique «incident» de l'annexe B4-I, une nouvelle ligne se lisant comme suit: «Date de l'incident (si elle est connue)». S'il existe un certificat ou un rapport d'incident, sa date devrait aussi être mentionnée. Le groupe serait favorable à l'amendement D.77 («heure, lieu et description») à condition que la date soit mentionnée.
- 358.** Le porte-parole du groupe des armateurs s'est opposé à l'amendement D.77, au motif que la «description» de l'incident pourrait soulever des problèmes de responsabilité juridique,

en raison de l'analyse subjective figurant dans le modèle de reçu et de décharge. Son groupe pourrait toutefois appuyer l'insertion des mots «date et lieu».

- 359.** La représentante du gouvernement de la Grèce a présenté le sous-amendement D.77 afin d'ajouter après «incident» les mentions «(date et lieu de l'incident)».
- 360.** L'amendement D.77 a été adopté tel que sous-amendé, l'amendement D.20 devenant sans objet.
- 361.** La représentante du gouvernement de la Grèce s'est interrogée sur la cohérence de l'annexe B4-I par rapport au texte de la convention. L'annexe B4-I fait état de «lésions corporelles et/ou mort» mais non de la «maladie», terme qui devrait aussi y figurer. Elle a donc proposé un sous-amendement visant à inclure le mot «maladie» à l'annexe B4-I après les mots «lésions corporelles et/ou mort».
- 362.** Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que, la norme A4.2, paragraphe *b*), ne couvrant pas la «maladie», on comprend difficilement pourquoi ce terme devrait être inclus dans le modèle de décharge. Il a rappelé que ce point a déjà été soulevé et qu'il avait été décidé de ne pas retenir le mot «maladie».
- 363.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré que cette question relevait du comité de rédaction; toutefois, son groupe appuyait l'insertion du mot «maladie» dans le texte du modèle pour l'harmoniser avec la norme A4.2.1 *b*).
- 364.** Le représentant du gouvernement d'Antigua-et-Barbuda a déclaré qu'il s'agissait d'une question de corrélation, la cause et l'effet ayant tous deux été mentionnés dans la norme A4.2.1 *b*). La «mort ou l'incapacité de longue durée», mentionnées dans la norme, sont les effets qui justifient une indemnisation financière. Corollairement, l'objectif n'est pas d'indemniser les causes, à savoir «l'accident du travail, la maladie professionnelle ou le risque professionnel.»
- 365.** Le représentant du gouvernement des Philippines a souscrit à l'avis du représentant du gouvernement d'Antigua-et-Barbuda, convenant que le modèle de décharge traitait à la fois de la cause et des effets.
- 366.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré que, compte tenu des explications ci-dessus, le texte pouvait demeurer en l'état.
- 367.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.24, visant à ajouter, à la ligne 8 de l'annexe B4-I, le mot «contrat» avant «d'engagement maritime».
- 368.** Le porte-parole du groupe des armateurs s'est opposé à cet amendement et a renvoyé à la norme A.2.1, paragraphe 1 *a*), de la convention, prévoyant que ce ne sont pas tous les gens de mer qui bénéficient d'un contrat d'engagement maritime.
- 369.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a retiré l'amendement D.24.
- 370.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a présenté l'amendement D.11, visant à introduire l'expression «violation des obligations» après «faute» à la ligne 12 de l'annexe B4-I.
- 371.** Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que cette notion était en principe déjà couverte par le mot «faute». Dans certains pays, il est illégal d'enfreindre une obligation juridique. Son groupe pouvait néanmoins accepter l'amendement.

-
372. Le représentant des Etats-Unis a déclaré que son gouvernement pouvait accepter l'amendement.
373. L'amendement D.11 a été adopté.
374. Le porte-parole du groupe des armateurs a proposé de remplacer «son» par «leurs» avant «obligations» dans le modèle de reçu et de décharge visé au principe directeur B4.2.2 de l'annexe B4-I pour des raisons de cohérence avec le libellé déjà convenu.
375. La proposition a été acceptée et le texte du modèle de reçu et de décharge visé au principe directeur B4.2.2 de l'annexe B4-I a été adopté tel qu'amendé.
376. L'annexe A4-I a été adoptée telle qu'amendée.
377. Les propositions relatives aux nouvelles annexes ont été adoptées telles qu'amendées.

Annexe A5-II

378. S'exprimant au nom des représentants des gouvernements du Danemark et de l'Irlande, un représentant du gouvernement de la Belgique a retiré l'amendement D.72.
379. Les propositions relatives aux annexes A5-I, A5-II et A5-III ont été adoptées.

Vote de la Commission tripartite spéciale sur les deux séries de propositions conjointes d'amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 de la MLC, 2006, telles qu'amendées

380. Le président de la commission a expliqué que le vote sur les propositions d'amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 de la MLC, 2006, serait fondé sur le texte figurant au document n° STCMLC/2014/5, tel qu'amendé par la commission ¹¹. Il a mentionné une erreur typographique figurant dans le texte proposé pour la nouvelle norme A2.5.2 concernant la garantie financière: au paragraphe 9 b), le renvoi au «paragraphe 11» devrait se lire «paragraphe 10».
381. Le représentant du bureau du Conseiller juridique a indiqué que le vote sur les propositions d'amendements serait régi par l'article XV, paragraphe 4, de la MLC, 2006, qui fixe trois conditions pour qu'un amendement soit réputé adopté: «a) si au moins la moitié des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée; b) si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement; et c) si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux inscrits à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.» Les votes seraient pondérés selon la formule prévue à l'article XIII, paragraphe 4, de la convention. Il a ajouté que seuls étaient autorisés à voter les représentants titulaires ou les conseillers remplaçant un représentant titulaire et, en ce qui concerne les membres gouvernementaux, les représentants des Etats Membres ayant ratifié la MLC, 2006, qui n'avaient pas perdu leur droit de vote, conformément à l'article 12 du règlement de la Commission tripartite spéciale.

¹¹ Tel qu'énoncé dans l'annexe I.

-
382. A l'issue du vote par appel nominal, le président de la commission en a annoncé les résultats. Quarante des 54 Etats Membres ayant ratifié la MLC, 2006, étaient représentés à la réunion, soit le quorum requis.
383. Les votes ont été pondérés selon la formule prévue, avec 8 890 voix en faveur de l'adoption des amendements, aucune voix contre et 140 abstentions. La majorité des deux tiers requise (5 927 voix) a été atteinte. En outre, 61 membres gouvernementaux ont voté en faveur des amendements, ainsi que les dix représentants des armateurs et les 21 représentants des gens de mer. Les votes en faveur des amendements dans chacun des trois groupes représentaient au moins la moitié de leurs voix admissibles, comme prévu par le règlement. Les amendements proposés au code concernant les règles 2.5 et 4.2 de la MLC, 2006, ont été adoptés.
384. Le représentant du gouvernement de la Suisse a expliqué que l'abstention de son gouvernement ne signifiait pas qu'il n'appuie pas les efforts accomplis pour résoudre les difficultés auxquelles font face les gens de mer. Toutefois, le gouvernement suisse a besoin de temps pour analyser les amendements et évaluer les ajustements législatifs nécessaires et les mesures que le Parlement doit prendre pour mettre sa législation en conformité avec les amendements adoptés.

**Déclaration du représentant du gouvernement
de la République de Corée concernant l'impact
des propositions conjointes d'amendements
sur les règles des Protection and Indemnity Clubs
(P&I Clubs); réponses du représentant
du Groupe international des Clubs P&I**

385. Le représentant du gouvernement de la République de Corée est intervenu à deux reprises, afin d'obtenir des éclaircissements sur certains aspects des deux propositions conjointes, de la part du représentant du Groupe international des Clubs P&I.
386. L'orateur a d'abord déclaré que, durant la réunion du groupe gouvernemental, son gouvernement avait proposé un amendement au paragraphe 4 de la première série de propositions conjointes concernant la norme A2.5. Il a déclaré que le groupe gouvernemental convenait que le texte actuel couvre les cas où un marin est abandonné après avoir été relâché par les pirates; il doit être considéré comme victime d'abandon et, partant, possède un droit d'accès direct au dispositif de garantie financière. S'il demande au prestataire de la garantie financière d'organiser son rapatriement, l'assistance financière nécessaire devrait lui être accordée sans délai, sur demande faite par lui ou en son nom. L'orateur a demandé des précisions à cet égard au représentant du Groupe international des Clubs P&I, dont les règles de paiement préalable (dites «pay to be paid»), modifiées en 2009, figurent dans les règlements du groupe. Par exemple, la règle 9 de l'Association mutuelle de protection et d'indemnisation des armateurs stipule que: «Malgré les dispositions de la règle 16 (Paiement en premier lieu par le Membre), si un Membre manque à son obligation légale de payer des dommages-intérêts ou une indemnisation pour les dommages corporels, la maladie ou le décès d'un marin, l'association paie cette réclamation au nom du Membre, au marin ou à ses personnes à charge [...] à condition, dans tous les cas, que [...] le marin ou ses personnes à charge ne bénéficient pas d'un droit de créance exécutoire contre toute autre partie, auquel cas ils n'ont droit à aucune indemnisation de la part de l'association.» L'orateur a déclaré que cette clause conditionnelle constituait sa principale préoccupation et a demandé si le Groupe international des Clubs P&I l'abolirait à l'entrée en vigueur de la première série d'amendements à la MLC, 2006.

-
- 387.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a également fait une déclaration en rapport avec la norme A4.2.1 des propositions conjointes, telles qu'amendées. Le texte actuel oblige les armateurs à fournir une garantie financière pour indemniser les gens de mer en cas de décès ou d'incapacité de longue durée en raison d'un accident du travail. Sa délégation considère que cette disposition couvre également les marins victimes d'actes de piraterie, qui devraient donc pouvoir exercer un recours direct contre le prestataire de la garantie financière et obtenir rapidement une indemnisation contractuelle complète.
- 388.** Le représentant du Groupe international des Clubs P&I a rappelé que les 13 clubs avaient décidé d'abolir la règle de paiement préalable en 2009; lors de ses réunions cette même année, le groupe international a informé ses membres que la dérogation se limitait aux réclamations des gens de mer en cas de maladie, de lésion ou de décès pour des raisons professionnelles. Toutefois, cette question est entièrement distincte de celle des frais et dépens de rapatriement suite à une faillite, que les clubs acceptent de couvrir depuis leurs discussions de 2009. Pour le Groupe international des Clubs P&I, les amendements signifient que les prestataires (qu'il s'agisse des clubs ou d'autres prestataires) offrant une garantie financière conforme aux amendements proposés doivent effectivement fournir une assistance financière pour le rapatriement des marins abandonnés, y compris ceux qui le sont après leur libération de captivité par des pirates, et que cette assistance doit être fournie rapidement, à la demande du marin ou en son nom. En outre, s'agissant de la clause conditionnelle concernant les cas de décès ou de lésions corporelles, une fois les amendements de la MLC, 2006, entrés en vigueur, tout dispositif de garantie financière devra satisfaire aux exigences de la règle 4.2 telle qu'amendée, c'est-à-dire que l'indemnisation contractuelle devra être versée rapidement. Toute modification des règles des Clubs P&I concernant ces dispositions devra être approuvée par leur conseil d'administration.
- 389.** Après avoir consulté le représentant du Groupe international des Clubs P&I, le porte-parole du groupe des armateurs a demandé que la déclaration suivante soit notée au procès-verbal quant aux risques exclus, afin que les gouvernements soient conscients que ces exclusions s'appliquent aux polices d'assurance.
- 390.** Ces exclusions concernent toutes les formes d'assurance, et non seulement l'assurance maritime ou la couverture prévue dans le cadre des accords de protection et d'indemnisation (P&I). Il était entendu que le groupe des gens de mer appuyait l'adoption d'une déclaration ou d'une résolution générale, ou d'un autre document accessible aux parties, indiquant clairement que toutes les polices d'assurance excluent les risques nucléaires, chimiques, biologiques, biochimiques et électromagnétiques. Ces exclusions ont été reconnues au sein de l'OMI et de l'Union européenne, eu égard à la Convention d'Athènes relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, 2002, qui traite des réclamations des passagers en cas de décès et de lésions corporelles. Cette question est traitée en détail dans la lettre circulaire n° 2758 de l'OMI (20 novembre 2006, LEG101/8/3). Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré accepter que la déclaration soit incluse dans le procès-verbal.

V. Résolutions

Résolution sur les mesures transitoires relatives à l'entrée en vigueur des amendements à la MLC, 2006, concernant les obligations liées à la garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et les responsabilités des armateurs (Résolution CTS 1)

391. Lors de l'adoption de la résolution, le porte-parole du groupe des armateurs a rappelé que l'article XV, paragraphe 8, de la MLC, 2006, offre une flexibilité quant à la date d'entrée en vigueur des amendements et s'est dit préoccupé que celle-ci puisse différer dans les divers Etats Membres en vertu de cette disposition.
392. La secrétaire générale a fait une distinction entre les Etats Membres qui ont ratifié la convention et les autres, soulignant que la date d'entrée en vigueur des amendements serait en principe la même pour tous ceux qui ont ratifié l'instrument. En vertu de l'article XV, paragraphe 8, de la MLC, 2006, un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur six mois après l'expiration du délai de réflexion de deux ans, sauf pour les Membres ayant ratifié la convention qui ont formellement exprimé leur désaccord conformément au paragraphe 7 du même article ou ont invoqué le paragraphe 8 a), qui autorise les Membres ayant ratifié la convention à déclarer qu'ils ne seront pas liés par l'amendement avant d'en avoir notifié expressément l'acceptation. En vertu de l'article XV, paragraphe 13 a), ces Membres, comme ceux qui ont formellement exprimé leur désaccord sur l'amendement ainsi que les Etats qui n'ont pas ratifié la convention, seront assujettis au contrôle de l'Etat du port des Membres qui l'ont ratifiée et ont accepté les amendements. La secrétaire générale a mentionné également le paragraphe 8 b) qui autorise les Membres ayant ratifié la convention à reporter l'entrée en vigueur des amendements pendant une période d'une année au maximum (en vertu du paragraphe 10).
393. Le porte-parole du groupe des armateurs a également évoqué la préoccupation exprimée par les sociétés d'assurances, qui se demandaient si les Membres peuvent choisir la date d'entrée en vigueur des amendements au niveau national avant la date prévue par la convention. Les Clubs P&I ont besoin de temps pour en discuter et modifier leurs règles afin de mettre en place les dispositifs de garantie financière. Le groupe des armateurs a donc souhaité mettre en garde les Membres contre une entrée en vigueur prématurée des amendements, les assureurs risquant alors de n'avoir pas encore mis ces dispositifs en place. L'orateur a précisé que son groupe ne cherchait pas à différer l'entrée en vigueur des amendements mais désirait seulement inviter les Membres qui souhaiteraient les mettre en œuvre avant leur entrée en vigueur à faire preuve de prudence.
394. La secrétaire générale a exprimé l'espoir que les dispositifs de garantie financière seraient mis en place, tenant notamment compte du fait que les textes prévoient plusieurs modalités de mise en œuvre. En outre, l'entrée en vigueur d'amendements qui font partie intégrante d'un instrument international ne saurait être subordonnée à l'existence d'une garantie financière. L'entrée en vigueur des amendements et l'existence de la garantie financière sont deux questions distinctes.
395. Le porte-parole du groupe des gens de mer a fait écho à ces préoccupations, ajoutant qu'elles semblaient concerner uniquement les groupes d'assurances internationaux. D'autres prestataires pourraient mettre en œuvre le dispositif de garantie financière plus rapidement.
396. La représentante du gouvernement du Danemark a rappelé que le délai maximal de mise en œuvre des amendements est de deux ans et six mois. Si un Membre décide de le faire plus

rapidement, ces amendements s'appliqueraient exclusivement aux navires battant son pavillon, les autres n'étant pas concernés.

397. Le représentant du gouvernement de la Norvège a déclaré que, sauf exception, son gouvernement n'avait pas pour politique de mettre des amendements en œuvre avant leur entrée en vigueur. Il serait regrettable que la couverture d'assurance ne soit pas en place à l'approche de la date de mise en œuvre, situation qu'il conviendrait d'éviter. Tout en convenant avec la secrétaire générale que la date d'entrée en vigueur des amendements et la mise en œuvre des dispositifs de garantie financière sont des questions distinctes, il a exprimé l'espoir que les amendements pourraient être adéquatement mis en œuvre une fois approuvés par la Conférence internationale du Travail.

398. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a convenu qu'il appartient en principe aux Etats Membres de décider d'appliquer les amendements plus tôt que la date d'entrée en vigueur prévue et fait observer que, avant de prendre une décision à cet égard, son gouvernement devait consulter les partenaires sociaux et les intervenants du secteur de l'assurance, encourageant ces derniers à mettre les dispositifs de garantie financière en place avant l'entrée en vigueur des amendements.

399. La résolution adoptée figure à l'annexe II.

Résolution concernant les réunions régulières de la Commission tripartite spéciale MLC, 2006 (Résolution CTS 2)

400. La résolution adoptée figure à l'annexe II.

VI. Echange d'informations sur la mise en œuvre de la convention

401. Le porte-parole du groupe des gens de mer a demandé des précisions sur la norme A1.4, paragraphe 5 b), à savoir qui doit payer les frais qui ne sont pas expressément mentionnés dans la convention, tels que les frais du voyage jusqu'au navire et les frais d'obtention d'un visa.

402. Le représentant du gouvernement de Maurice a déclaré que cette question s'est déjà posée dans son pays; le voyage faisant partie du processus de recrutement, son coût ne devrait pas être à la charge des gens de mer. Souscrivant à cette opinion, le représentant du gouvernement des Philippines a déclaré que, dans son pays, l'employeur défrayait les marins pour les coûts expressément liés aux besoins de l'armateur lors du processus de recrutement ou de placement, tels les frais de voyage pour rejoindre leur navire. Le représentant du gouvernement des Bahamas estimait également que des précisions s'imposent sur la question des frais de voyage; les arrangements prévus pour les autres travailleurs appelés à voyager pour un emploi à terre à l'étranger étant parfois négociables avec l'employeur, cela devrait aussi être le cas pour les gens de mer afin qu'ils soient placés sur un pied d'égalité avec les travailleurs employés à terre. La représentante du gouvernement du Danemark a convenu que la norme A1.4, paragraphe 5 b), mentionne expressément les frais de visa mais qu'elle est muette sur les frais de voyage du marin pour rejoindre son navire; bien que son pays n'ait pas été confronté à ce problème, ces questions devraient être précisées dans le contrat d'engagement. Le représentant du gouvernement de l'Australie a déclaré qu'il fallait approfondir ces questions, car on ne peut dire avec certitude à quel moment les «marins ou gens de mer» acquièrent ce statut au sens de la convention.

-
403. Le porte-parole du groupe des armateurs s'est dit d'avis que, la convention étant silencieuse sur cette question, elle devrait être traitée dans la législation nationale ou les conventions collectives.
404. En réponse à une question du porte-parole du groupe des gens de mer, la secrétaire générale a renvoyé à la Foire aux questions (FAQ), notamment les points C1.4.g («Les services de recrutement et de placement peuvent-ils mettre des frais à la charge des gens de mer?») et C1.4.h («Qui doit supporter le coût des documents individuels dont les gens de mer ont besoin pour embarquer?»).
405. Le porte-parole du groupe des gens de mer a fait allusion aux dispositions sur les salaires dans la MLC, 2006, notamment la norme A2.2, paragraphes 3 à 5, et demandé qui doit supporter le coût d'utilisation des cartes de débit si le marin n'a pas le choix entre divers modes de paiement. Le groupe des gens de mer estime que ces derniers ne doivent pas avoir à payer le coût d'utilisation des cartes de débit si ce mode de paiement leur a été imposé. Les frais ainsi perçus pour effectuer un retrait, souvent limité à un montant fixe et pour la vérification du solde, peuvent s'élever à 10 dollars E.-U. par transaction, ce qui représenterait une somme non négligeable pour les marins. En outre, les conventions collectives contiennent des dispositions sur ce point, mais de nombreux marins ne sont pas couverts par une convention.
406. Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que les cartes de débit sont utilisées pour éviter d'avoir à conserver de fortes sommes d'argent à bord. Les conventions collectives prévoient ce mode de paiement, qui permet d'effectuer des virements gratuits vers une carte partenaire que le marin possède à domicile. En outre, les gens de mer sont informés des frais liés à l'utilisation de cartes de débit. Le groupe des armateurs a suggéré de poursuivre les discussions sur cette question afin de parvenir à une solution mutuellement acceptable.
407. Citant le paragraphe 15 du *Compte rendu provisoire* de la 94^e session (maritime), Genève, 2006, le porte-parole du groupe des gens de mer a exprimé la préoccupation de son groupe quant à la définition parfois trop restrictive de l'expression «marins ou gens de mer» dans la législation nationale. Il a rappelé que, en vertu de l'article II, paragraphe 1 f), de la MLC, 2006, l'expression «gens de mer ou marin» désigne «les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique». Il faudrait aussi tenir compte de la résolution VII concernant l'information sur les groupes professionnels (CIT, 2006) pour délimiter la portée de cette définition. L'orateur a notamment fait allusion à l'exclusion des élèves officiers et du «personnel employé en vertu d'accords de sous-traitance de services», tel le personnel de sécurité et les techniciens de réparation et d'entretien qui vont d'un navire à l'autre, mais dont le lieu de travail principal est un navire. Le Bureau a été prié de porter ces observations à la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) dans le cadre de l'examen des rapports au titre de l'article 22 sur l'application de la MLC, 2006.
408. Le porte-parole du groupe des gens de mer a également soulevé la question des dispositions de sécurité sociale en vertu de la MLC, 2006, qui ne prévoient pas expressément si les branches de la sécurité sociale déclarées applicables lors de la ratification de la MLC, 2006, s'appliquent à tous les gens de mer, y compris à ceux qui ne sont pas ressortissants de l'Etat du pavillon. Le Bureau devrait fournir les informations visées par la résolution XVI concernant la sécurité sociale (CIT, 2006); en outre, la prochaine réunion tripartite d'experts devrait examiner la liste des mesures de protection et de sécurité sociales dont bénéficient les gens de mer.

-
- 409.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a déclaré que son gouvernement entretenait certaines inquiétudes à l'égard du régime de protection des gens de mer. La norme A1.4, paragraphe 5 c) vi), de la convention établit un régime d'indemnisation contre les pertes monétaires qu'ils peuvent subir en raison de la faillite d'un service de recrutement et de placement ou de l'armateur, dans le cadre du contrat d'engagement maritime qui les oblige à honorer leurs obligations envers les gens de mer. Alors que la MLC, 2006, vise à créer des conditions de travail décentes pour les marins et à uniformiser les conditions d'exploitation entre les armateurs, cette disposition se prête à une interprétation extensive. Il a déclaré espérer que le débat actuel permettrait d'élaborer des orientations ou des propositions d'amendements en vue des prochaines réunions. Les questions qui se posent en l'espèce concernent notamment: le type de perte pouvant faire l'objet d'une indemnisation; la nature des organisations visées; la question de savoir si le recruteur et l'armateur peuvent être assujettis aux mêmes obligations; la possibilité juridique qu'une personne morale souscrive une assurance en faveur des gens de mer avec lesquels elle n'entretient plus de relation contractuelle; la viabilité commerciale de ces polices d'assurance pour les petites entreprises; et la possibilité de garanties équivalentes appropriées.
- 410.** Le porte-parole du groupe des gens de mer s'est demandé si les agences d'emploi sont couvertes par la convention, car celle-ci ne traite nommément que des services de recrutement et de placement. Certes, la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, couvre les agences d'emploi, mais il a demandé des précisions au Bureau à cet égard car la MLC, 2006, est relativement récente.
- 411.** La présidente du groupe gouvernemental a déclaré que, même si les systèmes nationaux se ressemblent beaucoup, tous les gouvernements ne sont pas familiers avec les services de recrutement privés. En cas de problème juridique à cet égard, les gouvernements peuvent se référer aux observations de la CEACR et demander conseil au Bureau. Le représentant du gouvernement des Philippines a déclaré que, dans son pays, les agences d'emploi peuvent embaucher directement les gens de mer, sont considérées comme l'employeur direct en vertu de la loi et sont couvertes par le Code du travail. Dans les autres cas, le marin est embauché par une agence, qui est régie par la législation nationale sur le recrutement et le placement, dont les dispositions vont au-delà des prescriptions de la norme A1.4 puisqu'elle institue un système de licence prévoyant un capital social minimum et impose à l'agence de provisionner 1 million de pesos dans un compte sous séquestre pour couvrir les réclamations. En outre, la loi institue un régime de responsabilité conjointe et solidaire des agences de recrutement et de placement et des armateurs pour ce qui est des réclamations financières des gens de mer et aussi des dirigeants et employés des agences, dont la responsabilité personnelle pourrait être engagée. Le représentant du gouvernement de la Norvège a déclaré que les points soulevés par le Royaume-Uni soulignent une ambiguïté juridique dans la norme A1.4, paragraphe 5 c) vi), de telle sorte que les entreprises concernées pourraient éprouver des difficultés à souscrire une police d'assurance. Ce problème a été examiné lorsque les principes de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, ont été incorporés dans la MLC, 2006; il faudra peut-être réexaminer cette question à l'avenir. Le représentant du gouvernement de la Chine a déclaré que, même si son pays n'a pas ratifié la convention, sa législation et sa réglementation concernant la norme A1.4 sont conformes aux exigences de la MLC, 2006, puisqu'elles obligent les agences de recrutement à détenir un permis. Il faut espérer que le BIT fournira des orientations sur ce point à l'avenir. Le représentant du gouvernement de Singapour a expliqué les trois options prévues dans son pays pour le recrutement des gens de mer: une agence de recrutement et de placement; une filiale de l'armateur; ou la compagnie maritime. L'obligation de détenir un permis ne s'applique que dans les deux premiers cas, mais toutes trois sont tenues de respecter la norme A1.4. Les services de recrutement et de placement peuvent opter, entre autres possibilités, pour une assurance ou afin d'offrir aux gens de mer le système de protection requis en vertu de la norme A1.4, paragraphe 5 c) vi).

-
- 412.** La secrétaire générale a déclaré que toutes les questions soulevées durant la discussion seront dûment prises en compte dans le rapport de la Commission tripartite spéciale. Indiquant que le BIT a récemment publié la troisième édition révisée du *Manuel sur la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Foire aux questions (FAQ)*, elle a proposé que le Bureau réponde aux demandes de précisions dans une note d'information distincte, qui pourrait par la suite servir à la mise à jour de la prochaine édition du manuel. A ce jour, le Bureau a répondu à plus de 500 demandes de clarifications et d'informations par les mandants, y compris sur la page dédiée à la MLC, 2006, consultable sur son site Web. En outre, la CEACR commencera à examiner les rapports soumis au titre de l'article 22 lors de sa prochaine session en novembre-décembre 2014, ce qui permettra de clarifier certaines interrogations. Quant à l'application de la convention n° 181, la secrétaire générale a rappelé que les dispositions de la MLC, 2006, étaient compatibles avec l'ancienne convention, qui traitait généralement des services de recrutement et de placement privés, mais excluait expressément les gens de mer.
- 413.** Le représentant du gouvernement des Iles Marshall a rappelé que l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) dispose que «tout Etat Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon». Il oblige également chaque Etat à prendre à l'égard des navires battant son pavillon les mesures «nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne [...] la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables». La MLC, 2006, reconnaît également la juridiction d'un Etat du pavillon sur ses navires. Cependant, une difficulté s'est posée en ce qui concerne la MLC, 2006, et l'incorporation des conventions collectives dans les contrats d'engagement des gens de mer. Certaines conventions collectives exigent que les différends relatifs aux contrats d'engagement maritime soient tranchés selon les lois du pays de résidence du marin, plutôt que celles de l'Etat du pavillon. Cela a provoqué un conflit majeur et une multiplication des certificats de non-conformité émis par les inspecteurs pour les navires battant le pavillon des Iles Marshall, dont le gouvernement a dû prendre des mesures unilatérales afin de permettre le règlement de ces différends en vertu des lois d'autres Etats Membres, essentiellement semblables, après examen de ces textes. D'un point de vue pratique, cela a imposé un lourd fardeau administratif aux Etats Membres. L'article I, paragraphe 2, de la MLC, 2006, disposant que «les Etats Membres coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la présente convention», le gouvernement des Iles Marshall a engagé des discussions bilatérales avec d'autres Etats Membres confrontés aux mêmes problèmes. Il a demandé l'avis juridique du Bureau sur cette question et a déclaré que son gouvernement souhaiterait en discuter avec d'autres Etats Membres fournisseurs de main-d'œuvre.
- 414.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré que la préoccupation soulevée par le représentant du gouvernement des Iles Marshall a fait l'objet de longs débats lors de l'adoption de la convention en 2006 et a renvoyé à ce sujet aux paragraphes 903 à 906 du rapport de la commission plénière de la 94^e session de la Conférence internationale du Travail. Il a rappelé que, lors des précédentes réunions, les participants avaient examiné la question du droit de recours, inscrit dans la Déclaration universelle des droits de l'homme et le Pacte international relatif aux droits civils et politiques. Un compromis ayant été trouvé lors du processus de négociation de la MLC, 2006, il est inutile de revenir sur cette question.
- 415.** Renvoyant à la MLC, 2006, le représentant du gouvernement des Philippines a déclaré que les Etats Membres ont des responsabilités, notamment l'obligation de réglementer les services de recrutement et de placement et d'assurer la couverture de sécurité sociale des gens de mer. Son gouvernement accepterait volontiers de tenir des négociations bilatérales avec les Iles Marshall et les autres Etats Membres sur la base de l'article I, paragraphe 2, de la MLC, 2006.

-
- 416.** Le représentant du gouvernement des Iles Marshall a également déclaré que son gouvernement souhaitait échanger des informations sur l'application de la norme A2.1, paragraphe 1 a), de la convention, qui exige que le contrat d'engagement maritime soit signé par le marin et l'armateur, ou le représentant de ce dernier. On lui a expliqué, à propos du «représentant de l'armateur», que certains armateurs inscrits au registre demandent aux capitaines des navires de signer les contrats d'engagement en tant que représentant de la société, tandis que d'autres confient à des agences de recrutement distinctes le soin de les signer et de les appliquer; d'autres encore délèguent ces tâches à leur société de gestion. Cette situation pose un problème dans la pratique car l'Etat du port est parfois amené à constater un défaut de conformité, parce que la société qui signe le contrat d'engagement n'est pas la même que celle qui signe la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime et qui est mentionnée sur le certificat de travail maritime. La transparence est essentielle en cette matière: l'entité qui signe le contrat d'engagement des gens de mer devrait avoir le pouvoir de le faire au moyen d'arrangements contractuels, clairement encadrés par la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime. L'orateur a donc demandé des précisions au Bureau sur cette question, notamment en ce qui concerne le personnel chargé des inspections, suggérant qu'elle pourrait être traitée dans les cours et activités sur la MLC, 2006, offerts par le Centre international de formation de l'OIT à Turin.
- 417.** Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que les questions relatives aux parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime concernent le contrôle par l'Etat du port et que des questions semblables se poseraient jusqu'à ce que toutes les parties soient familières avec la mise en œuvre de la convention.
- 418.** La représentante du gouvernement de la Grèce a déclaré que cette question a déjà été traitée à la page 33 de l'édition 2012 de la FAQ de l'OIT. Elle estimait que le contrat d'engagement maritime peut être signé par un représentant de l'armateur, muni d'une preuve documentaire adéquate.
- 419.** Le représentant du gouvernement de l'Australie a convenu que cette question était liée au contrôle par l'Etat du port et déclaré que son gouvernement avait également rencontré des problèmes de mise en œuvre à cet égard. Citant la norme A2.1, paragraphe 1 a), qui dispose que les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime «ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable», il s'est demandé si tous les gens de mer à bord d'un navire devaient obligatoirement détenir un contrat d'engagement maritime. Il a appuyé la demande de précisions adressée au Bureau sur ce point par le représentant des Iles Marshall. Les représentants des gouvernements des Bahamas et du Danemark ont également appuyé cette demande. La représentante du gouvernement de la Grèce a déclaré que, selon elle, cette disposition vise les personnes travaillant à leur compte. Rappelant qu'en 2012 son pays avait été parmi les 30 premiers Etats Membres à ratifier la MLC, 2006, le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a déclaré que son gouvernement avait pris plusieurs mesures pour mettre la convention en œuvre, qui ont nécessité une coordination avec le ministère des Transports et la collaboration des organisations d'armateurs et de gens de mer, notamment: tenue de séminaires et de cours spéciaux pour 500 compagnies maritimes et pour le personnel de l'administration maritime; sessions de formation des cadres; et mise en place d'un nouveau programme de formation sur les relations sociales et professionnelles à l'intention des élèves officiers. Le ministère des Transports a autorisé les services compétents du Registre maritime à inspecter les navires en son nom; 300 inspecteurs ont mené près de 3 000 inspections depuis l'entrée en vigueur de la convention; ils ont également effectué des inspections à la demande des sociétés de recrutement et de placement et, en cas de résultat positif, ont émis des certificats de conformité. Bien que les dispositions de la MLC, 2006, ne constituent pas une doctrine, elles visent le développement des relations professionnelles dans le secteur

maritime. Son gouvernement a examiné très attentivement les propositions d'amendements au code de la MLC, 2006, dont il soutient le principe.

420. Citant le 11^e alinéa du préambule de la convention, le porte-parole du groupe des gens de mer a rappelé que la MLC, 2006, établit des normes internationales minimales; il existe cependant des normes plus élevées et de meilleures pratiques dans le secteur maritime.
421. Le représentant du gouvernement de la Chine a déclaré que son pays était l'un des plus importants pourvoyeurs de main-d'œuvre maritime au monde, avec quelque 650 000 ressortissants actuellement en activité. Les conditions de travail des gens de mer présentent donc un grand intérêt pour la Chine, qui a accéléré le processus de ratification, le gouvernement et les partenaires sociaux ayant convenu de déposer une demande de ratification. Le gouvernement a maintenant entamé l'étape suivante, qui comporte deux volets. Tout d'abord, il faut évaluer la législation nationale existante pour s'assurer qu'elle est conforme à la convention. Les autorités compétentes doivent ensuite mener des inspections en vue de la délivrance des certificats de travail maritime et des déclarations de conformité du travail maritime afin de certifier que les navires répondent aux prescriptions de la MLC, 2006. Le gouvernement souhaite renforcer les consultations et la coopération au niveau régional, y compris avec les Etats membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), et dans le cadre du Protocole d'entente de Tokyo (*Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region*), afin de sensibiliser tous les intéressés aux dispositions de la convention, d'en améliorer la compréhension et d'établir des canaux de communication entre les Etats du port. Le gouvernement de la Chine souhaite collaborer de façon pragmatique avec d'autres pays et faire porter ses efforts sur la mise en œuvre et l'application de la MLC, 2006.
422. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a demandé des précisions au Bureau sur la façon dont les certificats (tels les certificats de travail maritime, les certificats de cuisinier de navire et les certificats médicaux) émis par son gouvernement pourraient être pris en compte ou reconnus par les autres Membres avant la date d'entrée en vigueur de la convention pour son pays, soit le 9 janvier 2015. La République de Corée a choisi de mettre la convention en œuvre avant de la ratifier, tandis que d'autres pays ont choisi la chronologie inverse. Dans les deux cas, la date d'entrée en vigueur de la convention doit être considérée comme la date limite à laquelle chaque Membre s'engage à donner plein effet à la convention, ce qui inclut la délivrance des certificats conformément aux dispositions applicables de la convention. Ces certificats doivent ensuite être acceptés et reconnus par les autres Etats Membres, en tenant compte de la résolution XVII et du paragraphe 52 des *Principes directeurs pour les inspecteurs de l'Etat du port*.
423. Le représentant du gouvernement des Bahamas a déclaré que son pays avait délivré 14 000 certificats de travail maritime et qu'un des principaux problèmes identifiés par les inspecteurs concernait la documentation, notamment en ce qui concerne les points soulevés par le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, tels les arrangements contractuels et les contrats d'engagement maritime. S'agissant de la définition actuelle du terme «armateur», l'orateur a fait observer que la référence à la «responsabilité de l'exploitation du navire» crée plusieurs obligations pour les armateurs en matière de documentation, ce qui indique clairement l'attribution et l'acceptation de la responsabilité à cet égard. Il a en outre rappelé les déclarations du représentant du gouvernement du Royaume-Uni concernant les arrangements contractuels pour les personnes employées à bord de navires qui ne sont pas directement employées par l'armateur lui-même, ou par les sociétés qui ont accepté d'exploiter ces navires. Son gouvernement est d'avis que cette question devait être clarifiée dans la FAQ.
424. Le représentant du gouvernement de la Turquie a déclaré que son gouvernement attache une grande importance à la MLC, 2006, avec le plein appui des organisations d'armateurs et de gens de mer. Les autorités ont entamé le processus de ratification au niveau national;

le texte de la convention, sa traduction en turc et d'autres documents connexes ont été remis au Premier ministre. Un sous-comité tripartite, chargé d'accélérer l'harmonisation de la législation turque avec la convention, a été mis en place au sein du ministère du Travail et de la Sécurité sociale, coordonné avec le ministère des Transports, des Affaires maritimes et des Communications, et a commencé à examiner la législation nationale afin de recenser les lacunes législatives. L'orateur a cité des statistiques sur la baisse du taux de navires battant pavillon turc: de 19 pour cent en 2002 à 5 pour cent en 2008 et 2,99 pour cent en 2013 dans la région du Mémorandum d'entente de Paris. La Turquie a demandé l'année dernière à faire l'objet d'un audit par l'Equipe de vérification du système d'audit volontaire des Etats Membres de l'OMI (VIMSAS), avec de bons résultats.

- 425.** Le représentant du gouvernement des Philippines a déclaré que plusieurs mécanismes et politiques ont été mis en place dans son pays, sous l'égide du ministère du Travail, en vue de la mise en œuvre de la MLC, 2006. Neuf organisations reconnues ont été autorisées à inspecter et certifier les navires. Quelque 128 navires ont été enregistrés, dont 123 ont obtenu leur DCTM, partie I, et 86 ont obtenu leur certificat de travail maritime. Le conseil tripartite a adopté des politiques afin de mettre la convention en œuvre, par exemple les principes directeurs sur la sécurité et la santé dans le secteur maritime, et mis en place un mécanisme de conciliation et de médiation pour le règlement des différends relatifs aux contrats d'engagement des gens de mer. La législation récente favorise la conciliation à tous les niveaux. La POEA a établi un dispositif pour les enquêtes concernant les gens de mer à bord, en rapport avec la MLC, 2006. S'agissant du recrutement et du placement des gens de mer, 379 agences ont fait l'objet d'une vérification par l'autorité compétente, et le gouvernement examine actuellement la législation sur le recrutement et l'emploi en vue de l'aligner sur les dispositions de la MLC, 2006. Un nouveau centre doté d'installations récréatives a été créé à l'intention des gens de mer. Le gouvernement envisage également de renforcer les règles d'application du droit du travail et a dressé une liste d'agents formés à la vérification de la conformité avec la législation du travail applicable au commerce interinsulaire.
- 426.** Le représentant du gouvernement d'Antigua-et-Barbuda a déclaré que son gouvernement, qui a ratifié la MLC, 2006, en août 2011, a mis en œuvre les dispositions de la convention par le biais du règlement de 2012 sur la marine marchande (convention du travail maritime, 2006). Avant l'entrée en vigueur du règlement, l'administration a publié des notes d'orientation, ainsi que des lettres et des circulaires d'information; elle a informé les parties concernées des exigences de la convention et leur a conseillé de se préparer pour les vérifications. Bien que près de 98 pour cent de la flotte (soit plus de 1 000 navires) aient été certifiés, le gouvernement a rencontré quelques difficultés pour la certification des navires restants, dont certains avaient changé de pavillon ou de propriétaire. Le manque de préparation constitue la principale difficulté rencontrée dans la mise en œuvre de la convention, car certaines sociétés ont différé le processus d'inspection et de certification. La programmation des inspections des navires et entreprises non conformes s'est également heurtée à certaines difficultés, en raison du manque d'inspecteurs et des organismes agréés pour l'inspection et la certification des navires. La majorité des armateurs a invoqué la législation locale, qui autorise une certaine flexibilité par rapport à la définition de l'expression «gens de mer», entravant ainsi les tentatives de définition de l'expression «élèves officiers», afin qu'elle englobe les personnes suivant une formation à bord des navires. En phase d'exploitation, certains navires ont aussi éprouvé des difficultés avec le système d'enregistrement manuel des heures de repos lorsque la traversée se déroulait sur plusieurs fuseaux horaires.
- 427.** Le représentant du gouvernement de la Tunisie a déclaré que son gouvernement avait déjà adopté des mesures en vue de la ratification de la MLC, 2006. Le ministère des Transports a mis en place un groupe de travail tripartite, qui a procédé à une analyse des lacunes de la législation du travail maritime et prépare actuellement un projet de loi pour la mise en œuvre de la convention. En outre, un projet de loi sur la ratification de la MLC, 2006, a été

rédigé et soumis au Parlement pour adoption. Il a exprimé l'espoir que son pays ferait bientôt partie des signataires de la MLC, 2006.

- 428.** Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a rappelé que le ministre du Travail a convoqué en mai 2010 une réunion de la Commission présidentielle de l'OIT afin d'examiner la politique des Etats-Unis sur plusieurs questions concernant l'OIT. Soulignant l'importance de la ratification de certaines conventions de l'OIT, et réaffirmant son appui aux règles tripartites fondamentales régissant la ratification au niveau national, la Commission présidentielle a invité le Groupe consultatif tripartite sur les normes internationales du travail (TAPILS) à examiner la faisabilité juridique de la ratification de certaines conventions maritimes de l'OIT, y compris la MLC, 2006. La Garde côtière des Etats-Unis a terminé l'analyse des différences entre la convention, d'une part, et la législation, la réglementation et la pratique nationales, de l'autre, afin d'identifier les conséquences juridiques de la ratification. Elle a effectué cette analyse en consultation avec les partenaires sociaux, d'autres organes gouvernementaux et parties intéressées, et a également consulté le BIT sur plusieurs questions. Sur la base de cette analyse, elle finalise actuellement les rapports sur la législation et la pratique nationales et collabore activement avec le ministère du Travail pour parachever le processus de ratification de la convention. Les Etats-Unis continuent d'appuyer le principe et les dispositions de la MLC, 2006, qu'ils considèrent comme le quatrième pilier du cadre réglementaire maritime.
- 429.** Le représentant du gouvernement du Viet Nam a déclaré que l'économie maritime en général et le secteur du transport maritime en particulier sont très importants pour son pays, qui compte plus de 30 000 marins; ces derniers devraient bénéficier des droits et avantages de la convention, ainsi que de conditions de vie et de travail décentes. Suite à la ratification de la MLC, 2006, le gouvernement a approuvé en 2013 un Plan national de mise en œuvre et d'application de la MLC, 2006, et établi un mécanisme consultatif tripartite national pour traiter les questions relatives à la MLC, 2006, afin d'en assurer la mise en œuvre et l'application. La Commission tripartite spéciale est un excellent forum d'échange d'informations pour assurer la mise en œuvre de la convention. Son gouvernement souhaite remercier le BIT pour l'appui et le soutien sans faille qu'il lui a fournis ces dernières années dans la mise en œuvre des normes internationales du travail.

VII. Adoption des dispositions relatives aux consultations prévues à l'article VII de la MLC, 2006

- 430.** Le président de la commission a fait observer que, bien qu'aucune demande n'ait été formulée au titre de l'article VII de la MLC, 2006, en vue de consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, il importe que la Commission tripartite spéciale arrête les modalités lui permettant de remplir ses fonctions de consultation.
- 431.** La secrétaire générale a rappelé le texte de l'article VII de la convention, qui décrit clairement le rôle de la Commission tripartite spéciale; aux termes de l'article 14 de son règlement, celle-ci doit prendre les dispositions voulues pour fournir les conseils qu'elle peut être amenée à donner dans le cadre de sa fonction consultative. Les modalités pratiques de consultation n'ont pas encore été établies, ce qui explique peut-être l'absence de demandes en vertu de cette disposition. Elle a cité à cet égard les paragraphes 55 à 57 du document de travail, qui énumèrent les éléments possibles en fonction des critères prévus à l'article 14 du règlement. Le paragraphe 56 suggère que la commission pourrait envisager de confier au BIT, sous la direction du bureau de la commission ou d'un de ses sous-comités, le soin de préparer un projet détaillé de propositions quant aux modalités de consultation. La commission est invitée à prendre essentiellement deux décisions: i) envisager de déléguer au BIT, sous la direction de son bureau, la rédaction d'un projet de

propositions pour les modalités de consultation, tenant compte de tous les aspects discutés lors de sa première réunion; et ii) envisager de confier à son bureau, à un sous-comité ou à un groupe de travail, le soin d'examiner toute demande reçue par le BIT entre la présente réunion et sa prochaine session, si aucune réunion n'est prévue dans les six mois de la réception de ladite demande.

- 432.** Le porte-parole du groupe des armateurs considère important que des conseils soient donnés rapidement lorsqu'une demande a été faite. Quant aux différentes options, le bureau de la Commission tripartite spéciale devrait être habilité à établir un sous-comité ou un groupe de travail afin de pouvoir fournir rapidement des conseils entre les réunions, le cas échéant. Lors des réunions préparatoires antérieures, le groupe des armateurs a souligné que ces consultations devaient refléter la pratique nationale. Le groupe tripartite devrait donner des conseils et non prendre des décisions.
- 433.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré que son groupe n'était pas d'accord avec les propositions contenues dans le document de travail. Les modalités pratiques du mécanisme de consultation soulèvent de nombreuses questions, notamment: selon quels critères le bureau recommandera-t-il de soumettre une demande de dérogation à la Commission tripartite spéciale? Comment sera financé le mécanisme de consultation? Que se passera-t-il si la commission n'est pas d'accord avec l'avis du groupe de travail? La commission s'occupera-t-elle de faciliter la ratification de la MLC, 2006, dans les Etats qui n'ont pas encore d'organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer? La cohérence et la transparence sont essentielles en cette matière. Les demandes de consultation devraient être formulées avant les réunions régulières de la commission, qui devrait veiller à ne pas compromettre le tripartisme au niveau national en permettant aux gouvernements d'entraver l'action des syndicats ou d'invoquer les dispositions de la convention autorisant les mesures «substantiellement équivalentes» pour éviter la tenue de consultations. Cette proposition est donc risquée et n'est pas la voie à suivre. Conformément à l'article VII de la MLC, 2006, les demandes de consultation devraient être examinées à la prochaine réunion de la Commission tripartite spéciale.
- 434.** La représentante du gouvernement du Danemark a déclaré qu'il s'agissait en l'occurrence de faciliter les consultations tripartites dans les pays où il n'existe pas d'organisations d'armateurs et de gens de mer; cette tâche ne saurait être différée. La Commission tripartite spéciale devra se réunir fréquemment, et il faut dégager des ressources pour convoquer la prochaine réunion. Compte tenu de la progression des ratifications de la convention, le nombre de membres de la commission, déjà conséquent, augmentera encore; il importe donc qu'elle s'attache collectivement aux thèmes pertinents pour la majorité des Etats et laisse un groupe plus restreint se charger des questions plus spécifiques concernant individuellement les Etats. Les membres du bureau pourraient agir comme intermédiaires mais il est impératif de mettre des arrangements en place. L'attachement au tripartisme n'est pas en cause ici puisque l'article VII a précisément pour objet de permettre aux Etats de s'acquitter de leur obligation de consultation, en l'absence de partenaires sociaux.
- 435.** Le porte-parole du groupe des armateurs a convenu que l'article VII de la MLC, 2006, reconnaissait la possibilité de l'absence de partenaires sociaux dans le secteur maritime de certains Etats. Bien que son groupe comprenne les préoccupations des gens de mer, il a souligné que la convention comporte suffisamment de mécanismes pour s'assurer que les consultations ont effectivement eu lieu en vertu de l'article 14 du règlement de la Commission tripartite spéciale, qui prévoit un tel mécanisme. Le bureau de la commission devrait être habilité à donner des conseils aux termes de l'article VII de la convention ou à déléguer cette tâche à un sous-comité. En réponse à la préoccupation exprimée par le groupe des gens de mer quant aux dispositions «substantiellement équivalentes», il a déclaré qu'elles figurent seulement dans la partie A du code et non dans les règles.

-
436. Un représentant du gouvernement de la Norvège a demandé au Bureau si les Etats Membres sont tenus de consulter les partenaires sociaux avant d'invoquer la clause dérogatoire relative aux dispositions «substantiellement équivalentes».
437. La secrétaire générale a déclaré que la MLC, 2006, diffère des autres conventions de l'OIT en ce qu'elle n'autorise pas un gouvernement à y déroger sans consulter les partenaires sociaux du secteur maritime, mais reconnaît toutefois que ces organisations n'existent pas dans certains pays. Si l'article 14 du règlement ne permet pas d'adopter les dispositions nécessaires durant la première réunion, la commission doit néanmoins examiner sérieusement les modalités envisageables pour établir le mécanisme institutionnel nécessaire. Aucune demande de consultation n'a été formulée à ce jour puisque aucun dispositif n'existait à la date de la réunion. Cependant, les gouvernements qui présenteront un rapport au titre de l'article 22 en 2014, pour les pays où il n'existe pas actuellement d'organisations de partenaires sociaux dans le secteur maritime, ne sauraient se borner à invoquer l'absence d'un tel dispositif pour justifier l'inobservance des dispositions de la convention relatives aux consultations. Quant à la consultation préalable des partenaires sociaux en rapport avec la clause d'équivalence substantielle, elle a rappelé que l'article VI, paragraphe 3, de la convention prévoit qu'un Membre peut appliquer les prescriptions de la partie A du code par la voie de dispositions «équivalentes dans l'ensemble». Chaque cas d'espèce doit être examiné à la lumière du libellé de cet article. Un gouvernement ne peut donc invoquer la clause d'équivalence substantielle pour se soustraire aux consultations avec les partenaires sociaux.
438. Le porte-parole du groupe des armateurs a ajouté que les principales dispositions de la MLC, 2006, qui ont nécessité des consultations sont les définitions des expressions «gens de mer ou marin» et «navire»; or elles figurent à l'article II de la convention et ne sont pas concernées par la clause «d'équivalence substantielle». En ce qui concerne la transparence – qui constitue le problème majeur pour son groupe –, si des demandes de consultation sont formulées avant la prochaine réunion de la commission, il pourrait être envisagé de constituer un groupe de travail composé de cinq représentants désignés par chaque groupe. Sur réception de la demande, le président pourrait la communiquer au groupe de travail, qui désignerait alors au sein de chaque groupe deux représentants possédant les compétences techniques et linguistiques voulues pour l'analyser.
439. Tout en convenant que la transparence est une question importante, le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré qu'il fallait poursuivre les discussions. Il a demandé s'il appartiendrait au bureau de la commission de décider qui possède le savoir-faire spécifique pour traiter les demandes. Le nombre de cinq membres dans chaque groupe semble insuffisant, compte tenu du nombre de langues parlées dans les Etats Membres. Il a également soulevé la question du financement des consultations et demandé des précisions sur le financement des réunions du groupe de travail.
440. A propos du financement, le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que l'article VII de la MLC, 2006, fait référence à des consultations et non à l'examen des plaintes ou des amendements. Le groupe de travail pourrait donc tenir ses réunions par voie électronique. La transparence serait assurée dans la mesure où le groupe de travail fait rapport à la Commission tripartite spéciale.
441. La secrétaire générale a rappelé que l'équilibre géographique constitue un autre élément important à prendre en compte lors de la désignation des membres du groupe de travail.
442. Le président de la commission a lu les dispositions proposées pour répondre aux demandes de consultation faites en vertu de l'article VII entre les réunions de la Commission tripartite spéciale:

*Dispositions prises pour répondre aux demandes de consultation
en vertu de l'article VII présentées entre les réunions de la commission*

En vertu de l'article 14 de son règlement, la Commission tripartite spéciale s'est mise d'accord sur les dispositions transitoires suivantes, prises pour répondre aux demandes de consultation en vertu de l'article VII de la convention du travail maritime, 2006, présentées par un Membre ayant ratifié celle-ci entre les réunions de la commission:

1. Un groupe constitué de représentants du groupe gouvernemental, du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer est à disposition pour émettre des avis au nom de la commission, lorsqu'un gouvernement présente une demande de consultation en vertu de l'article VII de la convention entre les réunions de la commission.

2. Dès réception d'une demande de consultation, conformément au paragraphe 1 de l'article 14 de son règlement, le bureau de la commission, en tenant compte de tous les éléments pertinents tels que l'objet de la demande et les connaissances linguistiques nécessaires pour communiquer avec le gouvernement concerné, forme un groupe de travail qui émettra l'avis demandé au gouvernement concerné. Les porte-parole de chaque groupe sélectionnent deux membres au sein de leur groupe respectif pour constituer ce groupe de travail.

3. Le bureau détermine à l'unanimité les modalités de consultation. Ce processus de consultation ne devrait pas entraîner de coûts importants.

4. Conformément au paragraphe 3 e) du règlement de la commission, les avis émis sont mis à la disposition de la commission à sa prochaine réunion et, si la commission les approuve, à tous les Membres de l'Organisation.

5. Le gouvernement concerné communique au Bureau les éléments déterminés à la suite de la consultation. Le Bureau les transmet ensuite à la commission.

443. Les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer ont appuyé le texte proposé; le porte-parole du groupe des gens de mer a souligné pour mémoire que le groupe des gens de mer considère que l'article 14, paragraphe 3 b), du règlement doit être interprété comme incluant la nécessité de prévoir des services de traduction pour les consultations.

444. La présidente du groupe gouvernemental a également appuyé le texte proposé.

445. Citant l'article VII de la MLC, 2006, et l'article 14 du règlement de la commission, le président a déclaré adoptées les dispositions prises pour répondre aux demandes de consultation faites en vertu de l'article VII entre les réunions de la Commission tripartite spéciale. Le groupe des armateurs et le groupe gouvernemental ont chacun nommé cinq membres, comme suit:

Armateurs:

M. Springett
M. Ludwiczak
M. Cox
M. Borromeo
M. Koltsidopoulos

Gouvernements:

M. Schwartz (Australie)
M. Moussat (France)
M. Mbatha (Afrique du Sud)
M^{me} Villamonte Santos (Panama)
M. Krezel (Pologne)

VIII. Observations finales

- 446.** Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que la commission avait pour tâche principale d'élaborer des textes acceptables sur les questions de l'abandon et des créances des gens de mer. Elle devait examiner les amendements à la MLC, 2006, en tenant compte des échanges intervenus lors des neuf réunions du Groupe de travail mixte en plus de dix ans. Les représentants du gouvernement et des partenaires sociaux ont consacré énormément de temps, d'énergie et de ressources à la préparation de la réunion, dont le succès est dû presque exclusivement à l'esprit de coopération et de compromis manifesté par toutes les parties. Les discussions de la première réunion de la Commission tripartite spéciale marquent un jalon important dans l'histoire de la MLC, 2006, et confirment la clairvoyance des concepteurs de cette institution unique au sein de l'OIT. Les armateurs ainsi que les gouvernements – qu'ils soient Etats du pavillon, du port ou pourvoyeurs de main-d'œuvre – ont une responsabilité en ce qui concerne la question de l'abandon des gens de mer. Le règlement de cette question a encore renforcé la MLC, 2006. La commission s'est acquittée avec succès de cette tâche importante, tout comme elle a clarifié les questions qui se posaient quant à l'application de la norme A4.2 aux créances pour décès ou incapacité de longue durée, ce qui représente une avancée majeure. Il a conclu en rappelant la demande de son groupe, à savoir que le Bureau devrait envoyer un courrier aux gouvernements avant les prochaines réunions de la Commission tripartite spéciale afin de définir clairement le processus de nomination des partenaires sociaux à ses prochaines sessions.
- 447.** Le porte-parole du groupe des gens de mer s'est fait l'écho de ces propos, déclarant que son groupe était satisfait du travail accompli par la commission quant à l'adoption de la première série d'amendements à la MLC, 2006, un jour historique pour le secteur du transport maritime. La commission a traité adéquatement de la question de l'abandon, capitale pour les gens de mer. Rappelant le travail accompli par le Groupe de travail mixte lors des neuf réunions préparatoires, il s'est réjoui de l'entrée en vigueur prochaine de ces amendements.
- 448.** La présidente du groupe gouvernemental a remercié les groupes des armateurs et des gens de mer et déclaré que le travail effectué par la commission serait très important pour les marins abandonnés. Tous les cas d'abandon sont graves et ont de graves conséquences pour les marins et leur famille, qui ont besoin de la sécurité financière que leur procureront les mesures de rapatriement et d'indemnisation adoptées. La commission accomplit un travail important en veillant à ce que la MLC, 2006, conserve toute son actualité, assure des conditions de travail et de vie décentes aux gens de mer et égalise les conditions de concurrence entre les armateurs.
- 449.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a remercié les participants pour être parvenus à aplanir les difficultés qui perduraient depuis quinze ans concernant l'abandon des gens de mer et la garantie financière contractuelle d'indemnisation en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle. L'entrée en vigueur rapide des amendements après leur adoption par la Conférence internationale du Travail permettra de régler rapidement les cas en suspens. L'orateur a souligné que les gens de mer devraient bénéficier d'un recours direct contre les prestataires de garantie financière pour tous les événements couverts par la garantie, rappelant à cet égard que l'article 19, paragraphe 8, de la Constitution de l'OIT, réaffirmé dans le préambule de la MLC, 2006, dispose que l'adoption d'une convention ne doit en aucun cas affecter les lois ou les coutumes qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs. Il a remercié les représentants du Groupe international des Clubs P&I pour leurs réponses concernant les marins victimes d'abandon et souligné que les gens de mer devraient bénéficier d'un recours direct contre les prestataires de garantie financière pour tous les événements couverts par la garantie.

-
- 450.** S'exprimant au nom des Etats membres de l'Union européenne ayant ratifié la MLC, 2006, un représentant du gouvernement de la Grèce a souligné l'extrême importance de la convention. Les résultats de la première réunion de la Commission tripartite spéciale ont montré que le processus d'amendement est viable; il a permis de compléter la tâche entreprise voici dix ans au bénéfice du secteur du transport maritime et pour l'amélioration permanente des conditions de travail et de vie des gens de mer. Se déclarant convaincu que la procédure prévue à l'article XV de la convention renforcera l'efficacité du processus d'amendement, il a souligné que les Etats membres de l'Union européenne restent attachés à la mise en œuvre cohérente de la MLC, 2006, et examineront les nouvelles dispositions de manière constructive.
- 451.** S'exprimant au nom des 360 000 marins philippins, le représentant du gouvernement des Philippines a exprimé sa satisfaction à l'égard de l'adoption des amendements proposés à la MLC, 2006.
- 452.** Le président de la commission a exprimé sa gratitude pour le travail accompli par la commission et la précieuse contribution de toutes les parties – armateurs, gens de mer et groupe gouvernemental – aux discussions durant la réunion, indiquant qu'il s'attend à la poursuite de cette collaboration à l'avenir, sur quoi il a déclaré la réunion close.

Annexe I

Texte final des amendements proposés

Propositions d'amendements au code concernant la règle 2.5 de la convention du travail maritime, 2006

A. Propositions relatives à la norme A2.5

Dans le titre actuel «Norme A2.5 – Rapatriement», remplacer «A2.5» par «A2.5.1».

Après le paragraphe 9 de l'actuelle norme A2.5, ajouter le titre et le texte suivants:

Norme A2.5.2 – Garantie financière

1. En application de la règle 2.5, paragraphe 2, la présente norme énonce des prescriptions visant à assurer la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon.

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

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

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

4. Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, pour tout marin victime d'abandon à bord d'un navire battant le pavillon du Membre.

5. Aux fins du paragraphe 2 b) de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer doivent comprendre: une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.

6. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon, auxquels s'appliquent les paragraphes 1 ou 2 de la règle 5.1.3, détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

7. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A2-I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

8. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard sur la demande formulée par le marin ou son représentant désigné, et dûment justifiée, conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

9. Eu égard aux règles 2.2 et 2.5, l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir:

- a) les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat d'engagement, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, le montant dû ne devant excéder quatre mois de salaire et quatre mois pour les autres prestations en suspens;
- b) toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 10;
- c) les besoins essentiels du marin comprennent: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

10. Les frais de rapatriement couvrent le voyage par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et comprennent la fourniture de nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

11. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

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

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

14. Les dispositions de la présente norme n'ont pas pour objet d'être exclusives ni de porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours destinés à indemniser les gens de mer abandonnés. La législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être déduites des sommes reçues d'autres sources et découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente norme.

B. Proposition relative au principe directeur B2.5

A la fin de l'actuel principe directeur B2.5, ajouter le titre et le texte suivants:

Principe directeur B2.5.3 – Garantie financière

1. En application du paragraphe 8 de la norme A2.5.2, si la vérification de la validité de certains éléments de la demande du marin ou de son représentant désigné

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

C. *Proposition de nouvelle annexe*

Avant l'annexe A5-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE A2-I

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

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

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

D. *Propositions relatives aux annexes A5-I, A5-II et A5-III*

A la fin de l'annexe A5-I, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière pour rapatriement

Dans l'annexe A5-II, après le point 14 situé sous le titre *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I*, ajouter l'élément suivant:

15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5)

Dans l'annexe A5-II, après le point 14 situé sous le titre *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II*, ajouter l'élément suivant:

15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5)

A la fin de l'annexe A5-III, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière pour rapatriement

Proposition d'amendements au code concernant la règle 4.2 de la MLC, 2006

A. Propositions relatives à la norme A4.2

Dans le titre actuel «Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs», remplacer «A4.2» par «A4.2.1».

Après le paragraphe 7 de l'actuelle norme A4.2, ajouter le texte suivant:

8. La législation nationale prévoit que le dispositif de garantie financière destiné à garantir l'indemnisation prévue au paragraphe 1 b) de la présente norme pour les créances contractuelles définies dans la norme A4.2.2 satisfait aux exigences minimales suivantes:

- a) l'indemnisation contractuelle, lorsqu'elle est prévue par le contrat d'engagement maritime et sans préjudice de l'alinéa c) du présent paragraphe, est versée en totalité et sans retard;
- b) aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel;
- c) si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se retrouver dans une situation précaire injustifiée;
- d) conformément à la règle 4.2, paragraphe 2, le marin reçoit un paiement sans préjudice d'autres droits garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit par l'armateur de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident;
- e) toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

9. La législation nationale dispose que les gens de mer reçoivent un préavis si la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou résiliée.

10. La législation nationale dispose que l'autorité compétente de l'Etat du pavillon est avisée par le prestataire de la garantie financière de l'annulation ou de la résiliation de la garantie financière de l'armateur.

11. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

12. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

13. La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances contractuelles couvertes qui se présentent durant la période de validité du document.

14. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A4-I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

Ajouter le titre et le texte suivants à la suite de l'actuelle norme A4.2:

Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

1. Aux fins du paragraphe 8 de la norme A4.2.1, et de la présente norme, le terme «créance contractuelle» s'entend de toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective.

2. Le dispositif de garantie financière, tel que prévu au paragraphe 1 b) de la norme A4.2.1, peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds ou tout autre dispositif équivalent. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

3. La législation nationale garantit que des dispositions efficaces sont prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, telles que visées au paragraphe 8 de la norme A4.2.1 au moyen de procédures rapides et équitables.

B. Propositions relatives au principe directeur B4.2

Dans le titre actuel «Principe directeur B4.2 – Responsabilité de l'armateur», remplacer «B4.2» par «B4.2.1».

Au paragraphe 1 de l'actuel principe directeur B4.2, remplacer «norme A4.2» par «norme A4.2.1».

Après le paragraphe 3 du principe directeur B4.2 actuel, ajouter le titre et le texte suivants:

Principe directeur B4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

1. La législation nationale devrait prévoir que les parties au paiement d'une créance contractuelle pourront utiliser le modèle de reçu et de décharge figurant dans l'annexe B4-I.

C. Propositions de nouvelles annexes

Après l'annexe A2-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE A4-I

Preuves de la garantie financière prévue à la règle 4.2

Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière prescrit au paragraphe 14 de la norme A4.2.1 doit inclure les informations suivantes:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;

-
- d) le numéro OMI du navire;
 - e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;
 - f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les créances contractuelles des gens de mer;
 - g) le nom de l'armateur;
 - h) la durée de validité de la garantie financière;
 - i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A4.2.1.

Après l'annexe A4-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE B4-I

Modèle de reçu et de décharge *visé au principe directeur B4.2.2*

Navire (nom, port d'immatriculation et numéro OMI):

Incident (date et lieu):

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

Armateur:

Je soussigné, [nom du marin] [nom de l'héritier du marin et/ou de la personne à charge] *, accuse réception par la présente de la somme de [montant et devise] en acquittement de l'obligation de l'armateur de payer une indemnisation contractuelle pour lésions corporelles et/ou mort en vertu des clauses de [mon engagement][de l'engagement du marin] * et dégage l'armateur de ses obligations en vertu desdites clauses.

Le paiement est effectué sans reconnaissance de responsabilité à l'égard de créances éventuelles et est accepté sans préjudice de [mon droit][du droit du marin/de l'héritier légal du marin et/ou de la personne à charge] * de faire valoir en justice toute créance pour négligence ou faute, ou violation d'une obligation légale, ou tout autre droit à réparation pouvant être invoqué et découlant de l'incident susmentionné.

Date:

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

Signature:

Accusés de réception:

Armateur/représentant de l'armateur:

Signature:

Prestataire de la garantie financière:

Signature:

* Rayer la mention inutile.

D. Propositions relatives aux annexes A5-I, A5-II et A5-III

A la fin de l'annexe A5-I, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

Dans l'annexe A5-II, ajouter comme dernier point de la *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I* l'élément suivant:

16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2)

Dans l'annexe A5-II, ajouter comme dernier point de la *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II* l'élément suivant:

16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2)

A la fin de l'annexe A5-III, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

Annexe II

Texte final des résolutions

***Résolution sur les mesures transitoires relatives
à l'entrée en vigueur des amendements à la convention
du travail maritime, 2006, concernant les obligations
liées à la garantie financière en cas d'abandon
des gens de mer et les responsabilités des armateurs***

La Commission tripartite spéciale établie par le Conseil d'administration en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006,

S'étant réunie à Genève du 7 au 11 avril 2014,

Ayant examiné et adopté des amendements au code de la convention du travail maritime, 2006,

Reconnaissant que ces amendements doivent être soumis pour approbation à la Conférence internationale du Travail, conformément à l'article XV de la convention,

Notant que les amendements prévoient des mesures pour assurer que les gens de mer bénéficient d'un dispositif de garantie financière effectif et rapide en cas d'abandon et assurer aussi une garantie financière pour répondre aux demandes d'indemnisation des gens de mer en cas de décès ou d'invalidité à long terme résultant d'une lésion, d'une maladie ou d'un risque professionnels,

Notant également que les amendements nécessiteront d'ajouter des éléments importants aux documents existants prévus par la convention du travail maritime, 2006, en particulier les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime,

Soulignant que les amendements n'ont pas pour but d'affecter la validité des certificats de travail maritime ni des déclarations de conformité du travail maritime déjà délivrés lorsque les amendements entreront en vigueur;

1. Prie les Membres de reconnaître qu'une période transitoire est nécessaire pour délivrer ou renouveler les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité du travail maritime connexes, conformément aux dispositions de la convention telle que modifiée;

2. Prie en outre les Membres de reconnaître que l'entrée en vigueur des amendements ne devrait en aucun cas être utilisée pour invalider les certificats de travail maritime ou les déclarations de conformité du travail maritime qui ont été dûment délivrés conformément à la convention et qui sont toujours valables;

3. Prie instamment les Membres d'assurer que les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité du travail maritime sont délivrés ou renouvelés sur les navires battant leur pavillon, de manière à se conformer aux dispositions de la convention telle que modifiée, au plus tard à la date de la première inspection effectuée aux fins du renouvellement suivant l'entrée en vigueur des amendements;

4. Attire l'attention des Membres sur le fait que les mesures transitoires ci-dessus ne concernent que les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité du travail maritime et ne sont en aucun cas destinées à affecter les droits et obligations des

Membres, des gens de mer ou des armateurs, notamment l'obligation de veiller à ce que tous les navires soient couverts par une garantie financière, conformément à la convention telle que modifiée, à partir de la date d'entrée en vigueur des amendements;

5. Prie les Membres, y compris dans le cadre de l'exercice du contrôle par l'Etat du port, de reconnaître les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité du travail maritime comme étant toujours valables conformément à la convention jusqu'à la première inspection effectuée aux fins du renouvellement suivant l'entrée en vigueur des amendements.

Résolution concernant les réunions régulières de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006

La Commission tripartite spéciale créée par le Conseil d'administration du BIT en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006,

S'étant réunie à Genève du 7 au 11 avril 2014,

Notant les antécédents, anciens et uniques, du secteur maritime au sein de l'OIT et sa riche contribution à l'égard des questions sociales fondamentales dans le secteur mondialisé du transport maritime, s'assurant ainsi que ses activités restent adaptées aux réalités du secteur du transport maritime mondial;

Notant que la convention du travail maritime, 2006, a été qualifiée de quatrième pilier de la réglementation mondiale en matière maritime, les autres étant les conventions SOLAS, MARPOL et STCW de l'OMI;

Notant que, depuis l'adoption de l'Accord de Genève, il existe une volonté de pouvoir mettre à jour la convention et d'en examiner la mise en œuvre et l'efficacité sur une base régulière;

Rappelant l'obligation faite à la Commission tripartite spéciale de suivre en permanence la convention et d'offrir, comme le prévoit l'article VII, un forum de consultation pour les Etats Membres où n'existent pas d'organisations représentatives d'armateurs ou de gens de mer,

Estime que les trois prochaines années seront cruciales pour assurer la mise en œuvre effective de la convention;

Notant l'évolution et les progrès techniques permanents dans le secteur du transport maritime et l'importance de la prise en compte des aspects sociaux et du travail afin de continuer d'offrir des conditions de travail décentes aux gens de mer employés à bord de la flotte mondiale;

Notant également l'importance de l'efficacité de la convention pour la réglementation maritime mondiale, le secteur du transport maritime, les gens de mer et la communauté mondiale, 90 pour cent du commerce mondial s'effectuant par voie maritime,

Demande que le budget et les ressources nécessaires soient dégagés pour la tenue des sessions régulières de la commission durant les trois prochaines années, la fréquence des réunions devant être revue après cette période initiale; et

Invite le Directeur général à veiller à ce que des ressources adéquates soient provisionnées pour maintenir la pertinence de la convention et assurer sa mise en œuvre effective dans les années à venir.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson of the first meeting of the Special Tripartite Committee
Maritime Labour Convention, 2006
Président de la première réunion de la Commission tripartite spéciale
de la convention du travail maritime, 2006
Presidente de la primera reunión del Comité Tripartito Especial
para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Mr Naim NAZHA
Executive Director
Marine Personnel Standards
Piloteage and Medicine
Transport Canada
330 Sparks Street
OTTAWA K1A 0N8
Canada

Government representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA

M. Mourad BOUKADOUM
Conseiller
Mission permanente de la République algérienne démocratique et populaire
Route de Lausanne, 306
1293 BELLEVUE
Suisse

**ANTIGUA AND BARBUDA ANTIGUA-ET-BARBUDA
ANTIGUA Y BARBUDA**

Capt. Wiston Lloyd CHIN
Marine Surveyor
Department of Marine Services/Merchant Shipping
Dickenson Bay and Popeshead Streets
PO Box 1394
SAINT JOHN'S
Antigua-et-Barbuda

Ms Jasmin DENHOORN
DNV GL SE
Antigua and Barbuda Flag Administration
Brooktorkai, 18
HAMBURG 20457
Allemagne

Capt. William Desmond HOWELL
Antigua and Barbuda Department of Marine Services
Dickenson Bay & Popeshead Streets
PO Box 1394
SAINT JOHN'S
Antigua-et-Barbuda

AUSTRALIA AUSTRALIE

Mr David GARNER
Minister Counsellor (Labour)
Permanent Mission of Australia
Chemin des Fins 2
1211 GENÈVE 19
Suisse

Mr Allan SCHWARTZ
General Manager
Australian Maritime Safety Authority
82, Northbourne Avenue
BRADDON, ACT 2612
Australie

AZERBAIJAN AZERBAÏDJAN AZERBAIYÁN

Mr Nasib KARIMOV
Ministry of Labour and Social Protection
85, S. Asgarova St
BAKU 1009
Azerbaïdjan

Mr Arif HUSEYNOV
Ministry of Labour and Social Protection
85, S. Asgarova St
BAKU 1009
Azerbaïdjan

BAHAMAS

Ms Bernadette BUTLER
Minister-Counsellor
Permanent Mission of the Commonwealth of the Bahamas
Chemin Louis-Dunant 15b
1202 GENÈVE
Suisse

Mr Don Granville BUTLER
Third Secretary
Permanent Mission of the Commonwealth of the Bahamas
Chemin Louis-Dunant 15b
1202 GENÈVE
Suisse

Capt. Dwain HUTCHINSON
Deputy Director
Bahamas Maritime Authority – London
Shirlaw House
NASSAU
Bahamas

Ms Rhoda JACKSON
Permanent Representative
Permanent Mission of the Commonwealth of the Bahamas
Chemin Louis-Dunant 15b
1202 GENÈVE
Suisse

BANGLADESH

Mr Mohammed Zakiur RAHMAN BHUIYAN
Director-General
Department of Shipping, Ministry of Shipping
141–143, Mitijheel C/A, 8th Floor
DHAKA 1000
Bangladesh

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

M. Johan VAN STEEN
Conseiller général
SPF Mobilité et transports – Transport maritime
Rue du Progrès, 56
BRUXELLES 1210
Belgique

BENIN BÉNIN

M. Y.T. Fabrice METONWAHO
Juriste
Direction marine marchande
Boulevard de la Marina
Zone portuaire
01 BP 1234 COTONOU
Bénin

M. B. Thomas ZOUNTCHEME
Chef
Service exploitation maritime et portuaire
Direction marine marchande
Boulevard de la Marina
Zone portuaire
01 BP 1234 COTONOU
Bénin

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Mr Francisco FIGUEIREDO DE SOUZA
Secretary
Permanent Mission of Brazil
Chemin Louis-Dunant 15, 6th Floor
1202 GENÈVE
Suisse

BULGARIA BULGARIE

Capt. Georgi CVETKOV
Executive Director of Executive Agency
Bulgarian Maritime Administration
9, Diakon Ignatii St
SOFIA 1000
Bulgarie

BURKINA FASO

M^{me} Marie Christiane BALIMA SUMBUGMA
Chargée de mission
Ministère chargé des transports
03 BP 7011 OUAGADOUGOU
Burkina Faso

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

M. Francis NGANTCHA
Ministre conseiller
Mission permanente de la République du Cameroun
Avenue de France, 23
1202 GENÈVE
Suisse

M^{me} Scholastique NGONO
Chef de la Division des normes et de la coopération internationale du travail
Ministère du Travail et de la Sécurité sociale
YAOUNDÉ
Cameroun

M^{me} Emilie SIMO BANSI
Sous-directrice du transport maritime, fluvial et lacustre
Ministère des Transports
YAOUNDÉ
Cameroun

CANADA CANADÁ

Ms Julie BÉDARD
Manager, Pilotage and Policy
Transport Canada
330 Sparks Street
OTTAWA, Ontario
Canada

Mr Bruno DUGUAY
Manager
Engineering Certification and Personnel Safety
Transport Canada
330 Sparks Street
OTTAWA, Ontario
Canada

Mr Naim NAZHA
Executive Director
Marine Personnel Standards
Pilotage and Medicine
Transport Canada
330 Sparks Street
OTTAWA K1A 0N8
Canada

CHINA CHINE

Mr Dongwen DUAN
Counsellor
Permanent Mission of P.R. China to the United Nations
11, Chemin de Surville
1213 PETIT-LANCY
Suisse

Mr Suzhong GAO
Counsellor
Permanent Mission of P.R. China to the United Nations
11, Chemin de Surville
1213 PETIT-LANCY
Suisse

Ms Feixia LI
Ministry of Human Resources and Social Security
3, Hepingli Ahongjie
BEIJING 100716
Chine

Mr Jianhua SHANG
Deputy Director-General
Labour Inspection Bureau
Ministry of Human Resources and Social Security
12, Hepingli Ahongjie
BEIJING 100716
Chine

Mr Feng TIAN
First Secretary
Permanent Mission of P.R. China to the United Nations
11, Chemin de Surville
1213 PETIT-LANCY
Suisse

Mr Hongwei WANG
Director
Department of International Cooperation
Ministry of Transport
11, Jianguomennei Ave
BEIJING 100736
Chine

Mr Limin YANG
Senior Engineer
China Classification Society
CCS Manson 9 Dongzhimen Nan Da Jie
BEIJING 100007
Chine

Mr Hongjiang YU
Consultative Director
Maritime Safety Administration
11, Jianguomennei Ave
BEIJING 100736
Chine

Mr Yongbing ZHENG
Captain
Guangdong Maritime Safety Administration
R620 No. 47 Yile Street Haizhu District
GUANGDONG 510260
Chine

Mr Kexin ZHU
Officer
Maritime Safety Administration
11 Jianguomennei Ave
BEIJING 100736
Chine

COMOROS COMORES COMORAS

M. Mohamed Dhakoine ABDOU
Secrétaire général
Ministère des Transports
Route d'Itrambouni
MORONI
Comores

M. Ahmed Moussoune ABDOUL-HAD
Conseiller
Ministère des Transports
Route d'Itrambouni
MORONI
Comores

COSTA RICA

Sr. Christian GUILLERMET-FERNÁNDEZ
Encargado de negocios
Embajador, Representante Permanente Alterno
Misión Permanente de la República de Costa Rica
Avenue de France, 23
1202 GENÈVE
Suisse

Sr. Norman LIZANO
Ministro Consejero
Misión Permanente de la República de Costa Rica
Avenue de France, 23
1202 GENÈVE
Suisse

Sra. Roxana TINOCO
Consejera
Misión Permanente de la República de Costa Rica
Avenue de France, 23
1202 GENÈVE
Suisse

CÔTE D'IVOIRE

M. Kouadio Alphonse KONAN
Directeur des gens de mer
Ministère des Transports
Direction générale des affaires maritimes et portuaires
Cité administrative Plateau
BP V 67 ABIDJAN
Côte d'Ivoire

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Mr Costas COSTARAS
Senior Marine Surveyor
Department of Merchant Shipping
Ministry of Communication and Works
Kyllinis Street
LEMESOS 4007
Chypre

Mr John PALATES
Marine Suveyor
Department of Merchant Shipping
Ministry of Communication and Works
Kyllinis Street
LEMESOS 4007
Chypre

CONGO

M. Martin Parfait Aimé COUSSOUD-MAVOUNGOU
Ministre
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Eric FRANCK-DIBAS
Armateur Socotram
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Olivier HANKENNE
Armateur OSM
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Sébastien LEBRETON
Armateur Rkoffshore Congo
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Louis Marie MAKAYA
Attaché chargé de l'administration des gens de mer
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Omer MAKOUMBOU
Chef du secrétariat du Cabinet du ministre
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Antoine MBAMA
Attaché de presse adjoint du ministre
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Bernard MBEMBA
Conseiller
Mission permanente de la République du Congo
Rue Chabrey, 8 (1^{er} étage)
1202 GENÈVE
Suisse

M. Jean Félix MOUTHOU-D-CHIKAYA
Directeur général de la marine marchande
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Luc Blanès NGOMA
Chargé de mission à la communication du ministre
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Alphonse OKO-OKANDZE
Chargé de mission auprès du DIGEMAR
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

M. Ibrahim TALL
Prestataire de services des gens de mer
Ministère délégué chargé de la marine marchande
Tour Nabemba, 16^e étage
BP 15000 BRAZZAVILLE
Congo

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms Henriette Bytoft FLÜGGE
Head of Division
Danish Maritime Authority
Carl Jacobsens Vej 31
VALBY 2500
Danemark

Mr Alexander MILAN
Legal Adviser
Danish Maritime Authority
Carl Jacobsens Vej 31
VALBY 2500
Danemark

Ms Birgit SØLLING OLSEN
Deputy Director-General
Danish Maritime Authority
Carl Jacobsens Vej 31
VALBY 2500
Danemark

DJIBOUTI

S.E. l'Ambassadeur Mohamed Siad DOUALEH
Mission permanente de la République de Djibouti
Chemin Louis-Dunant, 19
1202 GENÈVE
Suisse

EGYPT EGYPT EGIPTO

Ms Hala Amir ELTAHER ABDALLA
Labour Counsellor
Permanent Mission of the Arab Republic of Egypt
47ter Route de Florissant
1206 GENÈVE
Suisse

Ms Hemat MOHAMED ABOU ELAZAYEM
Maritime Labour Research
Ministry of Maritime Transport
4, Plotemy St
ALEXANDRIA 21514
Egypte

Ms Atiat SAYED MAHMOUD
Second Researcher in International Labour Standards
Ministry of Manpower and Migration
3, Youssef Abass St
Nasr City
LE CAIRE
Egypte

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Mr Harri HALME
Senior Safety Officer
Adviser
Ministry of Social Affairs and Health
PO Box 33
00023 HELSINKI
Finlande

Mr Niklas RÖNNBERG
Managing Director
Finnish Governmental Seamen's Service
Ministry of Employment and the Economy
PO Box 32
00023 HELSINKI
Finlande

Ms Susanna SIITONEN
Government Counsellor
Ministry of Employment and the Economy
PO Box 32
00023 HELSINKI
Finlande

FRANCE FRANCIA

M. Yann BECOUARN
Sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime
Direction des affaires maritimes
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
Grande Arche-Paroi Sud
Tour Pascal A et B
92055 LA DÉFENSE
France

M. Alain MOUSSAT
Adjoint au sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime
Direction des affaires maritimes
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
Grande Arche-Paroi Sud
Tour Pascal A et B
92055 LA DÉFENSE
France

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr Mathias MAUL-SARTORI
Richter am Arbeitsgericht
Federal Ministry of Labour and Social Affairs
Wilhelmstrasse, 49
BERLIN 10117
Allemagne

Ms Claudia NEUBARTH
Intern
Permanent Mission of Germany
Chemin du Petit-Saconnex, 28c
1211 GENÈVE 19
Suisse

Mr Paul PETERS
Intern
Permanent Mission of Germany
Chemin du Petit-Saconnex, 28c
1211 GENÈVE 19
Suisse

Mr Moritz WECKMANN
Second Secretary
Federal Ministry of Labour and Social Affairs
Wilhelmstrasse, 49
BERLIN 10117
Allemagne

GREECE GRÈCE GRECIA

Ms Vasiliki ANTONAKOU
Lieutenant of the Hellenic Coast Guard
Hellenic Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean
Seafarer's Labour Directorate
Akti Vasiliadi (Gate E1–E2)
PIRAEUS 18510
Grèce

Ms Marina CHARALAMPOUS
Senior Official
Hellenic Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean
Seafarer's Labour Directorate
Akti Vasiliadi (Gate E1–E2)
PIRAEUS 18510
Grèce

Mr Nikolaos MATOULAS
Lieutenant Commander of the Hellenic Coast Guard
Hellenic Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean
Directorate for Shipping Policy and Development
Akti Vasiliadi (Gate E1–E2)
PIRAEUS 18510
Grèce

HUNGARY HONGRIE HUNGRÍA

Mr József Kristián JÁRAI
National Labour Office
Fehér út 10
BUDAPEST 1106
Hongrie

Mr Iván VASS
Captain
Ministry of National Development
Fô U. 44-50
BUDAPEST P.O.B. 1
Hongrie

INDIA INDE

Mr Gautam CHATTERJEE
Director-General of Shipping
Directorate General of Shipping, Mumbai
9th Floor, Beta Building, I-Think Techno Campus, Kanjurmarg (East)
MUMBAI 400042
Inde

Mr Bala Krishnan KRISHNAMOORTHY
Deputy Secretary
Ministry of Shipping
Transport Bhawan
1 Parliament St
NEW DELHI 110001
Inde

Dr Rajesh RANJAN
Counsellor
Permanent Mission of India
Rue du Valais 9, 6th Floor
1202 GENÈVE
Suisse

Dr Vishnu Vardhan REDDY
Second Secretary
Permanent Mission of India
Rue du Valais 9, 6th Floor
1202 GENÈVE
Suisse

INDONESIA INDONÉSIE

Mr Reytman ARUAN
Deputy Director (Alternate Head of Delegation)
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Mr Arsi Dwinugra FIRDAUSY
First Secretary
Permanent Mission of the Republic of Indonesia
Rue de Saint-Jean, 16
Case postale 2271
1211 GENÈVE 2
Suisse

Ms Lena KURNIAWATI
Head of Section
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Ms Difla OKTAVIANA
Staff
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Ms Retna PRATIWI
Deputy Director (Head of Delegation)
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Ms Poppy SARTIKA
Staff
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Mr Rendra SETIAWAN
Head of Section
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Mr Rajuman SIBARANI
Head of Section
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

Mr Guntur WITJAKSONO
Director
Ministry of Manpower and Transmigration
JAKARTA
Indonésie

**IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D’
IRAN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL**

Mr Reza MORTEZAEI
Senior Expert, International Relations Studies
Ministry of Cooperatives, Labour and Social Welfare
No. 266, Beheshti
PO Box 15875-3178
TEHRAN 1576653517
République islamique d’Iran

Mr Abbas TAVAZONI ZADEH
Senior Legal Expert
Ports and Maritime Organization
No. 1, Southern Didar St, Haghani Exp. Way, Vanak Sq.
TEHRAN 151863111
République islamique d’Iran

IRELAND IRLANDE IRLANDA

Mr Thomas O'CALLAGHAN
Marine Survey Office
Department of Transport, Tourism and Sports
Leeson Lane
DUBLIN 2
Irlande

ISRAEL ISRAËL

Mr Admoned SHADA
Ministry of Transportation
Palyam 15 A' kiriat hamimshala
806 HAIFA
Israël

Mr Edmond SHEHADEH
Senior Coordinator for Manpower Sea Force
Administration of Shipping and Ports (ASP)
Ministry of Transportation
Palyam 15 A' kiriat hamimshala
806 HAIFA
Israël

Mr Elipas TANZMAN
Ministry of Transportation
Palyam 15 A' kiriat hamimshala
806 HAIFA
Israël

Mr Pinhas TANZMAN
Deputy Director, Marine Manpower, Administration and Management
Administration of Shipping and Ports (ASP)
Ministry of Transportation
Palyam 15 A' kiriat hamimshala
806 HAIFA
Israël

ITALY ITALIE ITALIA

Mr Giuseppe ALATI
Head, Integrated Management Systems Unit
Ministry of Infrastructure and Transport
Viale Dell'Arte, 16
ROME 00144
Italie

Dr Stefania MOLTONI
Head of Seafarers Office
Ministry of Infrastructure and Transport
Viale Dell'Arte, 16
ROME 00144
Italie

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Masakuni HIRASHIMA
Permanent Mission of Japan
3, Chemin des Fins
1218 GRAND-SACONNEX
Suisse

Mr Tomohisa KIUCHI
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
2-1-3 Kasumigascki, Chiyoda-ku
TOKYO 100-8918
Japon

Mr Setsuo NOMURA
Special Researcher
Japan Maritime Center
4-5, Kojimachi, Chiyoda-ku
TOKYO 102-0083
Japon

Mr Hideto ORIHARA
Permanent Mission of Japan
3, Chemin des Fins
1218 GRAND-SACONNEX
Suisse

Capt. Naoki SAITO
Nippon Kaiji Kyokai
4-7, Kioi-Cho, Chiyoda-ku
TOKYO 102-8667
Japon

Mr Keisuke TANAKA
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
2-1-3 Kasumigascki, Chiyoda-ku
TOKYO 100-8918
Japon

**KOREA, REPUBLIC OF CORÉE, RÉPUBLIQUE DE
COREA, REPÚBLICA DE**

Prof. Yeong-Woo JEON
Korean Institute of Maritime and Fisheries Technology
367 Haeyang-Ro, Yeongdo-Gu
BUSAN
République de Corée

Mr Yong-Han PARK
Deputy Director
Ministry of Oceans and Fisheries
Dasom 2-Ro
SEJONG 339-012
République de Corée

LATVIA LETTONIE LETONIA

Mr Artūrs OŠS
Head of Maritime Safety Inspectorate
Maritime Administration of Latvia
Representative
5 Trijadibas Street
RIGA 1048
Lettonie

LIBERIA LIBÉRIA

Ms Margaret C. ANSUMANA
Senior Deputy Commissioner
Liberia Maritime Authority

Mr Michael DAVIES-SEKLE
Vice-President, Marine Investigations and
Asst General Counsel
For the Deputy Commissioner of Maritime Affairs
Republic of Liberia
8619 Westwood Center Drive, Suite 300
VIENNA, Virginia 22182
Etats-Unis

Mr Cedric DESOUZA
Manager, Maritime Labor and Plans Review
Liberian International Ship and Corporate Registry
8619 Westwood Center Drive, Suite 300
VIENNA, Virginia 22182
Etats-Unis

Mr David PASCAE
Senior Vice President, Maritime Operations
Liberian International Ship and Corporate Registry
8619 Westwood Center Drive, Suite 300
VIENNA, Virginia 22182
Etats-Unis

LITHUANIA LITUANIE LITUANIA

Mr Evaldas ZACHAREVICIUS
Lithuanian Maritime Safety Administration
J Janonio 24
92251 KLAIPEDA
Lituanie

LUXEMBOURG LUXEMBURGO

M^{me} Annabel ROSSI
Conseillère juridique
Commissariat aux affaires maritimes
Ministère de l'Economie
19-21, boulevard Royal
LUXEMBOURG L-2449
Luxembourg

M. Marc SIUDA
Conseiller social
Commissariat aux affaires maritimes
Ministère de l'Economie
19-21, boulevard Royal
LUXEMBOURG L-2449
Luxembourg

MADAGASCAR

M^{me} Annick H. ANDRIAMAMPIANINA
Représentante
Mission permanente de la République de Madagascar
Avenue de Riant-Parc, 32
1209 GENÈVE
Suisse

M. Emi-Haulain KOLA
Conseiller
Mission permanente de la République de Madagascar
Avenue de Riant-Parc, 32
1209 GENÈVE
Suisse

M^{me} Benjamina RAMANATSOA RAMARCEL
Ministre
Ministère des Transports
Jules Ramaivo Amosy
ANTANANARIVO 101
Madagascar

M^{me} Tsimiankina RANDRIANTRIMO
Assistante du directeur de la régulation
Agence portuaire, maritime et fluviale
Route des hydrocarbures
ANTANANARIVO 101
Madagascar

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr Roslan BAHARI
Labour Attaché
Permanent Mission of Malaysia
20, Route de Pre-Bois
1215 GENÈVE
Suisse

Capt. Sukhbir SINGH
Malaysia Marine Department
PO Box 12, Jalan Limbungan
PORT KLANG 42000
Malaisie

Capt. Zainol Abidin ZURADI
Malaysia Maritime Institute (IKMAL)
No. 32-3, Setiawangsa St, 11A Taman Setiawangsa
KUALA LUMPUR 54200
Malaisie

MALTA MALTE

Mr Gordon CUTAJAR
Assistant Registrar
Transport Malta – Merchant Shipping
Xatt 1-Ghassara ta l-Gheneb
MARSA MRS 1917
Malte

Mr Ivan SAMMUT
Registrar General of Shipping and Seamen
Transport Malta – Merchant Shipping
Xatt 1-Ghassara ta l-Gheneb
MARSA MRS 1917
Malte

Mr Neville SPITERI
Research and Communications Coordinator
Transport Malta – Merchant Shipping
Xatt 1-Ghassara ta l-Gheneb
MARSA MRS 1917
Malte

MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL ISLAS MARSHALL

Ms Elizabeth S. BOUCHARD
Maritime Policy Adviser
Republic of the Marshall Islands
Office of the Maritime Administrator
11495 Commerce Park Drive
RESTON, Virginia 20191
Etats-Unis

Capt. Giorgio DE SCIORA
Adviser
Rina Services SPA
Via Corsica, 12
GENOVA
Italie

Capt. Thomas HEINAN
Representative
Republic of the Marshall Islands
Office of the Maritime Administrator
11495 Commerce Park Drive
RESTON, Virginia 20191
Etats-Unis

Mr George SMEFJELL
Adviser
Det Norske Veritas
Veritasveien, 1
HØVIK 1322
Norvège

Mr Dinesh THAREJA
Adviser
American Bureau of Shipping
ABS Plaza, 16877 Northchase Drive
HOUSTON, Texas 77060
Etats-Unis

MAURITIUS MAURICE MAURICIO

Mr Dani APPAVE
Maritime Specialist Adviser
Ministry of Labour, Industrial Relations and Employment
Victoria House
Corner Barracks and St Louis Streets
PORT-LOUIS
Maurice

MOROCCO MAROC MARRUECOS

M. Mohamed Salim CHEIKH
Ingénieur d'Etat à la Division de la navigation maritime
Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique
Direction de la marine marchande
Boulevard Félix Houphouët Boigny
CASABLANCA
Maroc

M. Ahmed FAHMY
Administrateur des affaires maritimes à la Division
des gens de mer et de flotte
Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique
Direction de la marine marchande
Boulevard Félix Houphouët Boigny
CASABLANCA
Maroc

MOZAMBIQUE

Mr Juvenal DENGO
First Secretary
Permanent Mission of the Republic of Mozambique
Rue Gautier, 13
1201 GENÈVE
Suisse

NAMIBIA NAMIBIE

Mr Theophilus KAMBERUKA
Marine Superintendent
Ministry of Fisheries and Marine Resources
PO Box 1594
1st Street
WALVIS BAY
Namibie

Mr Bro-Matthew SHINGUADJA
Labour Commissioner
Ministry of Labour and Social Welfare
Private Bag 13367
32 Mercedes Street
Khomasdal
WINDHOEK
Namibie

Mr George TSHATUMBU
Deputy Director for Legal and International Maritime Matters
Ministry of Works and Transport
67/9 Bell Street Snyman Circle
Private Bag 12005
WINDHOEK
Namibie

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr Wiebren VAN DIJK
Permanent Mission of the Kingdom of the Netherlands
Avenue Giuseppe-Motta, 31–33
1211 GENÈVE
Suisse

Ms Mireille VROUENRAETS
Ministry for Social Affairs and Employment
Anna van Hannoverstraat, 4
THE HAGUE 2595 BJ
Pays-Bas

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Ahmed Leko ADAMU
Chief Maritime Labour Services
Nigeria Maritime Administration Safety Agency (NIMASA)
4, Burma Road
APAPA
Nigéria

Ms Theresa O. BRAIMAH
Director
Productivity Measurement and Standards Department
Federal Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat, Abuja
ABUJA
Nigéria

Mr Aniefiok Etim ESSAH
Labour Attaché
Permanent Mission of Nigeria
Chemin de Petit-Saconnex, 28a
1209 GENÈVE
Suisse

Ms Juliana Abiodun GUNWA
Director
Maritime Labour Services
Nigeria Maritime Administration Safety Agency (NIMASA)
4, Burma Road
APAPA
Nigéria

Mr Onubuogo Clement ILLOH
Permanent Secretary
Federal Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat, Phase I, Alhasi Shehu Shagari Way
ABUJA
Nigéria

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr Kjetil KÅSAMOEN
Group Leader ILO/Principal Surveyor
Management Systems
DNV GL
Veritasveien 1
1322 HØVIK
Norvège

Ms Unn Caroline LEM
Senior Legal Adviser
Norwegian Maritime Authority
Smedasundet 55
5528 HAUGESUND
Norvège

Mr Silje SKJAEVESLAND
Norwegian Ministry of Trade, Industry and Fisheries
PO Box 8090 DEP
0032 OSLO
Norvège

Mr Haakon STORHAUG
Senior Adviser
Norwegian Maritime Directorate
Smedasundet 55
5528 HAUGESUND
Norvège

OMAN OMÁN

Mr Faisal AL-FARSI
Head of Section of Maritime Organization
Ministry of Transport and Communications
Director-General, Maritime Affairs
Oman

Mr Abdulla Murad Ali AL-MULLAHI
Director of International Organizations and
External Relations Department
Oman

Mr Abdelazeez Hamd AL-REWAHI
Assistant Director of Legal Department
Oman

PANAMA PANAMÁ

Sra. Mayte Elisa BURGOS VALDÉS
Jefa de Asuntos Laborales Marítimos
Autoridad Marítima de Panamá
Avenida Omar Torrijos Herrera, Corregimiento Ancón
PANAMÁ 0843 Balboa Ancón
Panama

Sr. Alejandro MENDOZA GANTES
Consejero
Misión Permanente de la República de Panamá
72, Rue de Lausanne
1205 GENÈVE
Suisse

Sra. Giovanna VILLAMONTE SANTOS
Jefa Sección Trabajo Marítimo
Autoridad Marítima de Panamá
Avenida Omar Torrijos Herrera, Corregimiento Ancón
PANAMÁ 0843 Balboa Ancón
Panama

PERU PÉROU PERÚ

Sr. Oxal ÁVALOS
Asesor del Despacho Ministerial
Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo
Avenida Salaverry, 655 Jesús María
LIMA 11
Pérou

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Hans Leo CACDAC
Administrator
Philippine Overseas Employment Administration
Ortigas Avenue
Corner EDSA
MANDALUYONG CITY
Philippines

Mr Reynaldo CATAPANG
Executive Director
Office of the Undersecretary for Migrant Workers' Affairs
Department of Foreign Affairs

Mr Enrico T. FOS
Minister and Consul
Permanent Mission of the Philippines
Avenue Blanc, 47
1202 GENÈVE
Suisse

Mr Ericson IGUAL
Conciliator/Mediator
National Conciliation and Mediation Board
Department of Labor and Employment
Arcadia Building, Quezon Ave
QUEZON CITY 1104
Philippines

Ms Emily Kristine VILLANUEVA-DESCALLAR
Legal Officer
Office of the Undersecretary for Migrant Workers' Affairs
Department of Foreign Affairs

POLAND POLOGNE POLONIA

Mr Pawel KREZEL
Chief Expert
Ministry of Infrastructure and Development
Wspolna 2/4
WARSAW 00-926
Pologne

Ms Magdalena NOJSZEWSKA-DOCHEV
First Secretary
Permanent Mission of the Republic of Poland
Chemin de l'Ancienne-Route, 15
1218 GRAND-SACONNEX
Suisse

PORTUGAL

Ms Carlota Leitão CORREIA
Chefe de Divisão
Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
Av. Brasília
LISBOA 1449-030
Portugal

Mr José ROSA MACEDO
Director de Serviços de Condições de Trabalho
Direcção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho
Praça de Londres, 2-8º
LISBOA 1049-056
Portugal

QATAR

Mr Ghanem AL-MARRI
Representative of the Ministry of Labour and Social Affairs
Permanent Mission of the State of Qatar
Avenue du Bouchet, 27-29
1209 GENÈVE
Suisse

**RUSSIAN FEDERATION RUSSIE, FÉDÉRATION DE
RUSIA, FEDERACIÓN DE**

Mr Sergey ARISTOV
Deputy Minister of Transport

Mr Arsen BOGATUREV
Third Secretary
Permanent Mission of the Russian Federation
Avenue de la Paix, 15
1211 GENÈVE 20
Suisse

Ms Elena LAVRENTIEVA
Vice-Rector of Education and Methodic Association
for Education in the Field of Water Transport Operation
Admiral Makarov State University of Maritime
and Inland Shipping
15 A Kosaya Linia
SAINT-PETERSBURG 199106
Fédération de Russie

Ms Diana KONKOVA
Deputy Head of Division
Department of Wage, Labour Relationships and
Social Partnership
Ministry of Labour and Social Protection
21, Ilyinka St, GSP-4
127994 MOSCOW
Fédération de Russie

Mr Stepan KUZMENKOV
Counsellor
Permanent Mission of the Russian Federation
Avenue de la Paix, 15
1211 GENÈVE 20
Suisse

Ms Olga SCHEGLOVSKAYA
Deputy Director of Administrative Department
Ministry of Transport

Mr Stanislav STEPANOV
Senior Adviser of the Section of International Cooperation
Ministry of Labour and Social Security
21, Ilyinka St, GSP-4
127994 MOSCOW
Fédération de Russie

Mr Pavel ZEMLIANSKIY
Deputy Director of Maritime Management Department
Federal Autonomous Department Institution
Russian Maritime Shipping Register
8, Dvortzovaya Nab.
SAINT-PETERSBURG
Fédération de Russie

**SAINT VINCENT AND THE GRENADINES SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS**

Mr Steve DULIC
Technical Manager
Saint Vincent and the Grenadines Maritime Administration
8, Avenue de Frontenex
1207 GENÈVE
Suisse

Ms Gordana IVANOVIC
Legal Adviser
Saint Vincent and the Grenadines Maritime Administration
8, Avenue de Frontenex
1207 GENÈVE
Suisse

SENEGAL SÉNÉGAL

M^{me} Ramatoulaye Niang FALL
Inspectrice du travail et de la sécurité sociale
Chef de la Division des relations internationales du travail

M. El Hadji Aboubacar Cyrille Joseph FAYE
Directeur des gens de mer et du travail maritime et de la formation
Agence nationale des affaires maritimes (ANAM)
12 avenue Faïdherbe x Rue Vincens
DAKAR BP 4032
Sénégal

SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR

Mr Zi Wei Glendon GOH
Assistant Manager (Seafarers Management)
The Maritime and Port Authority of Singapore
Adviser
460 Alexandra Road, #21-00 PSA Building
SINGAPORE 119963
Singapour

Mr Yew Guan LIM
Deputy Director of Shipping and Marine
The Maritime and Port Authority of Singapore
460 Alexandra Road, #21-00 PSA Building
SINGAPORE 119963
Singapour

Mr Martin MARINI
General Counsel
The Maritime and Port Authority of Singapore
460 Alexandra Road, #21-00 PSA Building
SINGAPORE 119963
Singapour

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Mr Nigel CAMPBELL
Executive Head
Centre for Ships – South African Maritime Safety Authority
1A Momewood Road
PORT ELIZABETH 6070
Afrique du Sud

Mr Ronald Siphu Jama MBATHA
Head, Maritime Legislation
South African Maritime Safety Authority
146, Lunnon Road
PRETORIA 0183
Afrique du Sud

Ms Mapatliseng RAMAEMA
Chief Director, Maritime Policy
National Department of Transport
159, Aerum Building, Corner Bosman and Struben Sts
PRETORIA 0001
Afrique du Sud

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. Carlos BLANCO PASCUAL
Coordinador MLC, 2006 en la Dirección General de la Marina Mercante
Dirección General de la Marina Mercante
Ministerio de Fomento
Ruiz de Alarcón, 1
28071 MADRID
Espagne

Sr. Diego CANO SOLER
Consejero de Empleo y Seguridad Social
Misión Permanente de España
Avenue Blanc, 53
Case postale 201
1211 GENÈVE 20
Suisse

Sr. Rafael MARTÍNEZ MESAS
Subdirector General
Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social
Agustín de Foxa, 4
28003 MADRID
Espagne

Sr. José María PÉREZ TORIBIO
Subdirector General
Instituto Social de la Marina
Génova, 20
28004 MADRID
Espagne

SUDAN SOUDAN SUDÁN

Mr Omer Ahmed Hassan SIAM
Harbour Master
Sea Ports Corporation–Sudan
Mina Street
PO Box 531
PORT SUDAN
Soudan

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Ms Andrea AHLBERG
Swedish Transport Agency

Ms Christina BERGSTRÖM
Ministry of Enterprise, Energy and Communications
103 33 STOCKHOLM
Suède

Mr Oskar EKÉUS
Ministry of Enterprise, Energy and Communications
103 33 STOCKHOLM
Suède

SWITZERLAND SUISSE SUIZA

M. Jean-Jacques ELMIGER
Ambassadeur
Chef des affaires internationales du travail
Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO)
Holzikofenweg, 36
3003 BERNE
Suisse

M. Reto Andreas DÜRLER
Chef de l'Office suisse de la navigation maritime
Département fédéral des affaires étrangères (SMNO)
Elisabethenstrasse, 33
4010 BÂLE
Suisse

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Ms Patana BHANDHUFALCK
Minister Counsellor

TOGO

M^{me} Medede BERENA
Administratrice des affaires maritimes
Direction des affaires maritimes
Rue des Martyrs
4771 LOMÉ
Togo

M. Ekoue Lebene Gayewanou KOUEVIDJIN
Inspecteur de la navigation maritime
Direction des affaires maritimes
Rue des Martyrs
4771 LOMÉ
Togo

**TRINIDAD AND TOBAGO TRINITÉ-ET-TOBAGO
TRINIDAD Y TABAGO**

Mr John SANDY
Head of Delegation
Permanent Mission of Trinidad and Tobago
37–39 rue de Vermont
1202 GENÈVE
Suisse

Ms Simone G. YOUNG
Counsellor
Permanent Mission of Trinidad and Tobago
37–39 rue de Vermont
1202 GENÈVE
Suisse

Ms Florence JACK-JAMES
Superintendent of Mercantile Marine
Maritime Services Division
Ministry of Transport
37–39 rue de Vermont
1202 GENÈVE
Suisse

Ms Sangeeta BOONDOO
Legal Counsel II
Legal Unit
Ministry of Labour and Small Micro-Enterprise Development
37–39 rue de Vermont
1202 GENÈVE
Suisse

Mr Justin SOBION
First Secretary
Permanent Mission of Trinidad and Tobago
37–39 rue de Vermont
1202 GENÈVE
Suisse

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Mongi JENDOUBI
Directeur adjoint de la formation maritime
Ministère du Transport
Borgine – Monplaisir
1073 TUNIS
Tunisie

M. Ali YAHMADI

Directeur central chargé du suivi des activités de la marine marchande
Office de la marine marchande et des ports
Ministère du Transport
Office de la marine marchande et des ports – Bâtiment administratif
2060 LA GOULETTE
Tunisie

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Mr Mustafa BAHAR

General Directorate, Acting Director of Trade Development
Turkish Grain Board
Toprak Mahsulleri Ofisi Gen Müd
Müdafaa CD. No. 81
06100 Bakanliklar-Cankaya
ANKARA
Turquie

Ms Ege Pinar BILEN

Expert
Ministry of Labour and Social Security
Inonu Vulvari, 42 Emek
ANKARA 06520
Turquie

Ms Emel ILHAN TAHAOELN

Transportation Section Manager
Turkish Grain Board General Directorate
Toprak Mahsulleri Ofisi Gen Müd
Müdafaa CD. No. 81
06100 Bakanliklar-Cankaya
ANKARA
Turquie

Mr Eren UNAL

Maritime Expert
Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications
Hakki Turaylic CD. No. 5
ANKARA
Turquie

Mr Fatih YILMAZ

Ship Inspection Expert
Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications
Hakki Turaylic CD. No. 5
ANKARA
Turquie

UKRAINE UCRANIA

Mr Yevgen LISUCMENRO

Second Secretary
Permanent Mission of Ukraine
Rue de l'Orangerie, 14
1202 GENÈVE
Suisse

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Ms Julie CARLTON
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Rd
SOUTHAMPTON SO15 1EG
Royaume-Uni

Mr Matt GIACOMINI
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Rd
SOUTHAMPTON SO15 1EG
Royaume-Uni

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr Jeffrey LANTZ
Director of Commercial Regulations and Standards
US Coast Guard, Department of Homeland Security
2100 Second Street SW
WASHINGTON, DC 20593
Etats-Unis

Ms Mayte MEDINA
Chief, Maritime Personnel Qualifications Division
Commercial Regulations and Standards
US Coast Guard, Department of Homeland Security
2100 Second Street SW
WASHINGTON, DC 20593
Etats-Unis

URUGUAY

Sra. Augustina CAMILLI
Segunda secretaria
Misión Permanente de la República del Uruguay
Rue de Lausanne 65, 4ème étage
1202 GENÈVE
Suisse

VIET NAM

Mr Van Cong NGUYEN
Vice Minister
Ministry of Transport
80 Tran Hung Dao
HANOI
Viet Nam

Mr Vu Hai NGUYEN
Vice General Director
Vietnam Register
18 Phamhung Road
HANOI
Viet Nam

Mr Bao Ngoc TRAN
Deputy Director General of Personnel and Organization Department
Ministry of Transport
80 Tran Hung Dao
HANOI
Viet Nam

Mr Viet Ha TRAN
Deputy Director-General
Ministry of Transport
80 Tran Hung Dao
HANOI
Viet Nam

Mr Phuc TRAN TAN
Ministry of Transport
Port Coast Company
Viet Nam

Mr Cuong TRINH
Director of Shipping and Maritime Services
Viet Nam Maritime Administration
Pham Hung St
84-4 HANOI
Viet Nam

ZAMBIA ZAMBIE

Mr Chinyanta CHIKULA
Assistant Labour Commissioner
Ministry of Labour and Social Security
Independence Avenue
LUSAKA 10101
Zambie

**Shipowners' representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores**

Mr Orlando ALLARD
Director
Maritime Chamber of Panama
PO Box 0843 01690
PANAMA CITY
Panama

Mr Lars ANDERSSON
President
Swedish Shipowners' Employer Association
Box 404
GOTHENBURG S 401 26
Suède

Mr David BAKER
Policy Adviser
International Group of P&I Clubs
3rd Floor, Peek House, 20 Eastcheap
LONDON EC3M 1EB
Royaume-Uni

M. Eric BANEL

Directeur général
Armateurs de France
47 rue de Monceau
75008 PARIS
France

Mr David BOLOMINI

International Group of P&I Clubs
3rd Floor, Peek House, 20 Eastcheap
LONDON EC3M 1EB
Royaume-Uni

Mr Gerardo A. BORROMEO

Trustee
Filipino Shipowners' Association
7/F First Maritime Place Building
7458 Bagtikan Street
San Antonio Village
1203 MAKATI CITY
Philippines

Mr Arthur Rennie BOWRING

Managing Director
Hong Kong Shipowners' Association
12/F Queens Centre
58 Queen Road East
WANCHAI
Hong-kong, Chine

Mr Maurizio Ernesto CAMPAGNOLI

Director
Institutional and Industrial Relations
Costa Crociere SPA
Piazza Piccapietra, 48
GENOVA 16121
Italie

Ms Emily COMYN

Technical Adviser – Regulatory Affairs
International Marine Contractors Association (IMCA)
5 Grosvenor Gardens
LONDON SW1W 0AY
Royaume-Uni

Ms Sarah CERCHE

Manager, Industry Employee Relations
Australian Shipowners Association
1/4 Princes St
3207 PORT MELBOURNE
Australie

Mr Timothy CLARK

UK Manager
The Japanese Shipowners' Association
Europe District Branch
Dexter House, Royal Mint Court
LONDON EC3N 4JR
Royaume-Uni

Mr Sophoclis CONSTANTINOU
Executive Officer
Cyprus Shipping Chamber
6, Regas Fereos St
3095 LIMASSOL
Chypre

Mr Joseph J. COX
President
Chamber of Shipping of America
1730 M Street NW, Suite 407
WASHINGTON, DC 20036-4517
Etats-Unis

Mr Charles DARR
Senior Vice-President, Technical and Regulatory Affairs
Cruise Lines International Association
2111 Wilson Boulevard, 8th Floor
ARLINGTON, Virginia 22201
Etats-Unis

Ms Mona EHRENRIECH
Senior Vice-President, General Counsel
Princess Cruise Lines Ltd, DbA Princess Cruises
24305 Town Center Drive
91355 SANTA CLARITA, California
Etats-Unis

Mr Sibrand HASSING
Captain
KVMR
Boompjes 40
ROTTERDAM 3011 XB
Pays-Bas

Mr Peter HINCHLIFFE
Secretary-General
ISF/ICS
38 St Mary Axe
LONDON EC3A 8BH
Royaume-Uni

Mr Stewart INGLIS
Manning and Training Adviser
International Chamber of Shipping (ICS)
38 St Mary Axe
LONDON EC3A 8BH
Royaume-Uni

Ms Pernille Kaervad JACOBSEN
Legal and Contractual Affairs Officer
BIMCO (ICS Delegation)
Bagsvaerdvej, 161
BAGSVAERD 2880
Danemark

Mr Bongiee JOH
Director
Korea Shipowners' Association

Dr Dirk Max JOHNS
Managing Director
VDR German Shipowners' Association
Burchardstr, 24
HAMBURG 20095
Allemagne

Mr Runa JORGENS
Director, Manning and Training
VRD German Shipowners' Association
Burchardstrasse, 24
HAMBURG 20095
Allemagne

Capt. Mohd Noor KASIM
Malaysia Shipowners' Association (MASA)
F1-18, Level 1, Citypoint
Kompleks Dayabumi
Jalan Sultan Hishamuddin
50050 KUALA LUMPUR
Malaisie

Mr George KOLTSIDPOULOS
Legal Adviser
Union of Greek Shipowners
85 Akti Miaouli
PIRAEUS 18538
Grèce

Mr Kimo KOSTIAINEN
Executive Adviser
Finnish Shipowners' Association
Hamngatan, 8
22100 MARIEHAMN
Finlande

M. Matthieu LAURENT
Armateurs de France
47 rue de Monceau
75008 PARIS
France

Mr Joseph LUDWICZAK
General Secretary
Liberian Shipowners' Council Ltd
99 Park Avenue, Suite 1830
NEW YORK, New York 10016-1601
Etats-Unis

Ms Laurence MARTIN
International Relations Office
Confitarma
Piazza Sani Apostoli, 66
ROME 00187
Italie

Ms Alesia MINUTO
International Employment Relations Specialist
Costa Crociere SPA
Piazza Piccapietra, 48
GENOVA 16121
Italie

Mr Takayuki NAKAJIMA
Deputy General Manager, Marine Division
The Japanese Shipowners' Association
Kaiun Building
6-4, Hirakawa-Cho 2-Chome, Chiyoda-Ku
TOKYO 102-8603
Japon

Mr Papalii Antony William NANSEN
General Manager
Samoa Shipping Corporation Ltd
PO Private Bag, Matautu-Tai
APIA
Samoa

Ms Ai Cheng Foo NIELSEN
Marine Technical Officer
BIMCO
161, Bagsvaerdvej
2880 BAGSVAERD
Danemark

Mr Yasuhiro NISHIOKA
General Manager, Marine Division
The Japanese Shipowners' Association
Kaiun Building
6-4, Hirakawa-Cho 2-Chome, Chiyoda-Ku
TOKYO 102-8603
Japon

Mr Hege Ajer PETTERSON
Lawyer
Norwegian Shipowners' Association
Radhuseit, 25
OSLO 0116
Norvège

Mr Tim SPRINGETT
Head of Employment and Legal
UK Chamber of Shipping
30 Park Street
LONDON SE1 9EQ
Royaume-Uni

Ms Natalie WISEMAN SHAW
Director, Employment Affairs
International Shipping Federation (ISF)
38 St Mary Axe
LONDON EC3A 8BH
Royaume-Uni

Mr Daniel TAN
Executive Director
Singapore Shipping Association
59, Tras Street
SINGAPORE 078998
Singapour

Mr Paal TANGEN
Chief Negotiator
Norwegian Shipowners' Association
Raadhusgaten, 25
PO Box 1452 Vika
OSLO 0116
Norvège

Mr Alexander TSITSONIS
Excel Maritime Carriers
17 Km Athens Lamia Nat. Road
Finikos St
ATHENS 14564
Grèce

Mr L.C. VASSALLO
General Secretary
Malta International Shipping Council
Exchange Buildings Level 2
Republic Street
VLT 1117 VALLETTA
Malte

Mr Guillermo VILLA
Vice-President, Glogal T.R. Rewards
Royal Caribbean Cruises Ltd
MIAMI, Florida 33132
Etats-Unis

Ms Nicole VAN ECHELPOEL
Deputy Director
Royal Belgian Shipowners' Association
Ernert Van Duckkaai 8
ANTWERPEN 2000
Belgique

Mr Wim WAANDERS
KVNR
Boompjes 40
ROTTERDAM 3011 XB
Pays-Bas

Mr Michael WENGEL-NIELSEN
Director
Danish Shipowners' Association
33 Amaliegade
1256 COPENHAGEN
Danemark

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

Mr John Okpono ALEAKHUE
Nigeria Merchant Navy Officers' and
Water Transport Senior Staff Association
PO Box 3288 Apapa
LAGOS
Nigéria

Mr Philippe ALFONSO
European Transport Workers' Federation (ETF)
Galeria Agora
rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11
BRUSSELS 1000
Belgique

Mr Severino ALMEIDA FILHO
President
Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes
Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos (CONTTMAF)
Av. Presidente Vargas, 446
Grupo 2205 Centro
RIO DE JANEIRO 20085-900
Brésil

Mr Palitha ATUKORALE
National Union of Seafarers Sri Lanka
No. 70 Lauries Road
Bambalapitiya
COLOMBO 04
Sri Lanka

Mr Fabrizio BARCELLONA
International Transport Workers' Federation (ITF)
ITF House
49-60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Abdool Cader BATTUN
Professional Seafarers' Union
7 impasse Ruisseau des Créoles
PORT-LOUIS
Maurice

Mr Henrik BERLAU
National Secretary
United Federation of Danish Workers (3F)
Kampmanns Gade 4
1790 COPENHAGEN V
Danemark

M. Seddik BERRAMA

Fédération nationale des travailleurs des transports
Union générale des travailleurs algériens (UGTA)
Maison du peuple
Place du 1^{er} mai
ALGER
Algérie

Mr Nick BRAMLEY

Nautilus International (Switzerland)
Switzerland Office
Postfach 418
Rebgasse, 1
4005 BASEL
Suisse

Mr Predrag BRAZZODURO

General Secretary
Sindikat Pomoraca Hrvatske (Seafarers' Union of Croatia)
Kresimirova 4
51000 RIJEKA
Croatie

Mr Charles Gerard BOYLE

Director of Legal Services
Nautilus International (UK)
1 & 2 The Shrubberies
George Lane, South Woodford
LONDON E18 1BD
Royaume-Uni

Mr Sigis BUCKMAN

Ghana Merchant Navy Officers' Association (GMNOA)
PO Box CS 8654
TEMA
Ghana

M. Viriago Fernandes BUMBA

(FSTAPPDA)
Rainza Ginga n° 23
LUANDA
Angola

Mr Patrice CARON

Seafarers' International Union of Canada (SIU)
1333 Saint-Jacques Street
MONTREAL H3C 4K2
Canada

Sr. Marcos Ricardo CASTRO

Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante
Perú 779/83
BUENOS AIRES 1068
Argentine

Mr Jacek CEGIELSKI

National Maritime Section NSZZ "Solidarność"
ul. Slaska 49a
81-310 Gdynia
SZCZECIN 70-604
Pologne

Mr John CHALAS

Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)
47-49 Akti Miaouli
185 36 PIRAEUS
Grèce

M. Jean-Philippe CHATEIL

Secrétaire général adjoint
Fédération des officiers de la marine marchande
Confédération générale du travail
FOMM/UGICT/CGT
Cercle Franklin, 119 cours de la République
76600 LE HAVRE
France

Mr Alvin CHEONG

Senior IR Officer
Singapore Maritime Officers' Union (SMOU)
75 Jellicoe Road, 02-01 Wavelink Building
SINGAPORE 208738
Singapour

Ms Emma CHIU

Hong Kong Seamen's Union
A4 2F United Court
37G Jordan Road
KOWLOON
Hong-kong, Chine

Mr Stephen COTTON

Maritime Coordinator
International Transport Workers' Federation (ITF)
49-60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Pdraig CRUMLIN

National Secretary
Maritime Union of Australia
365-375 Sussex Street, Level 2
SYDNEY NSW 2000
Australie

M. Moustapha DIAGNE

Chargé des affaires sociales
Syndicat national des travailleurs de la marine marchande (SNTMM)
7 avenue du Président Lamine Gueye
BP 937 DAKAR
Sénégal

Mr Mark DICKINSON

General Secretary
Nautilus International (UK)
1 & 2 The Shrubberies
George Lane, South Woodford
LONDON E18 1BD
Royaume-Uni

Mr Remo DI FIORE
National Responsible
FIT/CISL
Via Antonio Musa 4
ROME 00161
Italie

M. Joachim Mel DJEDJE-LI
Secrétaire général
Syndicat des marins ivoiriens au commerce (SYMICOM)
Rue 6 – avenue 19
Immeuble Hallany
Theichville France-Amérique
05 BP 3278 ABIDJAN
Côte d’Ivoire

Mr Julius Peters Igbo EFOKPOR
Nigeria Merchant Navy Officers’ and
Water Transport Senior Staff Association
PO Box 3288 Apapa
LAGOS
Nigéria

Mr Shiwen FOO
Assistant Admin. Secretary, Corporate Communication
Singapore Organisation of Seamen (SOS)
52 Chin Swee Road, #08-00 Seacare Building
SINGAPORE 169875
Singapour

Sr. Luis Carlos FRUTO BARRIOS
Sindicato de Trabajadores de Servicios Marítimos, Remolcadores,
Barcazas y Afines de Panamá (SITRASERMAP)
1ra Perejil, 15 - Edificio CGTP – Oficina N° 9
CIUDAD DE PANAMÁ – 0819-01963
Panama

Mr Ernest Lumah GARGAR
President
Seafarers Union of Liberia
Libéria

Mr Avock GODDEN
Vanuatu National Workers’ Union
La Perouse Street
PMB 9089
PORT-VILA
Vanuatu

Mr João de Deus GOMES PIRES
Sindicato dos Engenheiros da Marinha Mercante (SEMM)
Armazém 113
Cais da Rocha Conde d’ Óbidos
LISBOA 1350-352
Portugal

Mr Hans-Dieter GRAHL

Vice-President
Maritime Officers' Association (MOA)
PO Box 12 100
102 23 STOCKHOLM
Suède

Mr Oleg GRYGORIUK

First Vice-Chairman
Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine (MTWTU)
1 Kulikovo Pole, Union Building, Office 127
ODESSA 65079
Ukraine

M. Tariq HAJI

Secrétaire
Syndicats des officiers de la marine marchande
Union marocaine du travail
232 avenue des FAR
2000 CASABLANCA
Maroc

Mr David HEINDEL

Seafarers' International Union of North America (SIU)
5201 Auth Way, 5th Floor
CAMP SPRINGS, Maryland 20746-4211
Etats-Unis

Mr Kam Soon HUAT

Singapore Organisation of Seamen (SOS)
52 Chin Swee Road, #09-00 Seacare Building
SINGAPORE 169875
Singapour

Mr Hylke HYLKEMA

Vice-President/Treasurer
Nautilus International, Netherlands
Schorpioenstraat 266, 3067 KW
PO Box 8575
3009 AN ROTTERDAM
Pays-Bas

Sr. Juan Carlos INOSTROZA CÁRCAMO

Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile (FETRICH)
Calle José Tomás Ramos No. 68 - 4to Piso
VALPARAISO
Chili

Mr Kyoung Woo JANG

Adviser of Vice-President
Federation of Korean Seafarers' Union (FKSU)
Rm 201, Marine Center Bldg
Jungang-dong 4 ga, Jung-gu
BUSAN 600-715
République de Corée

Mr Mats JOHANSSON

Maritime Officers' Association
Post Box 12100
102 23 STOCKHOLM
Suède

M. Joël JOUAULT
Fédération générale des transports et de l'équipement (CFDT)
47-49 avenue Simon Bolivar – Cedex 19
75019 PARIS
France

Mr Sannaleena KALLIO
Finnish Seafarers' Union (FSU)
John Stenbergin Ranta, 6
HELSINKI 00530
Finlande

Mr Soon Huat KAM
General Secretary
Singapore Organisation of Seamen (SOS)
52 Chin Swee Road, #08-00 Seacare Building
SINGAPORE 169875
Singapour

M. Jacques KERKHOF
Belgische Transportarbeidersbond (BTB)
Paardenmarkt 66
ANTWERP - B 2000
Belgique

Mr Joris KERKHOF
Secretary, Port of Antwerp
ACV – Transcom
Entrepot Plants 14
ANTWERP 2000
Belgique

Mr Tomasi Cama KETE
General Secretary
Fiji Maritime Workers' Association
Roadwell Road
SUVA
Fidji

Mr Doo Young KIM
Vice-President
Federation of Korean Seafarers' Unions (FKSU)
Rm 201, Marine Center Bldg
Jungang-dong 4 ga, Jung-gu
BUSAN 600-715
République de Corée

Mr Igor KOVALCHUK
First Vice-President
Seafarers' Union of Russia
PO Box 61, Moscow, 125315
4th Floor, 6 Bolshoy Koptevskiy Proezd
MOSCOW 125319
Fédération de Russie

M. Thierry LE GUEVEL
Fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE/CFDT)
47-49 avenue Simon Bolivar – Cedex 19
75950 PARIS
France

Mr Chi WAI LI
Chairman
Hong Kong Seamen's Union
A4 2F United Court
37G Jordan Road
KOWLOON
Hong-kong, Chine

Ms Mary LIEW
Executive Secretary
Singapore Maritime Officers' Union
75 Jellicoe Road, #02-01 Wavelink Building
SINGAPORE 208738
Singapour

Mr Klaus LUHTA
International Transport Workers' Federation (ITF)
700 Maritime Blvd, Suite B
LINTHICUM HEIGHTS, Maryland 21090
Etats-Unis

Mr Zerihun Alemu MENGESHA
Transport and Communication Workers' Unions
Industrial Federation (ETCWF)
PO Box 6968
ADDIS ABABA
Ethiopie

Ms Veronica Nomayeza METSATYWA
South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU)
Satawu House
117 De Korte Street
BRAAMFONTEIN 2017
Afrique du Sud

Sr. Daniel MOREIRA
UTT
Sarandi 266
MONTEVIDEO
Uruguay

Mr Yasumi MORITA
All Japan Seamen's Union (JSU)
7-15-26 Roppongi
Minato-ku
TOKYO 106-0032
Japon

M. Jean Bedel NDUNDULA NDAMB-YA-TSHITE
Confédération syndicale du Congo (CSC)
BP 3107-461
Avenue Kasa Vubu, 461 – Gombe
KINSHASA
République démocratique du Congo

Mr Conrado F. OCA

President
Associated Marine Officers' and
Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP)
Seamen's Center Building
Corner Cabildo and Sta Potenciana Sts – Intramuros
MANILA 1002
Philippines

M. Lucien Harinony RAZAFINDRAIBE

Syndicat général maritime de Madagascar (SYGMMA)
52 rue Rabary
Ankadivato
TANANARIVE 101
Madagascar

Mr Kenny REINHOLD

Facket för Service Och Kommunikation (SEKO)
Fjarde Langgasan, 48
413 27 GÖTEBORG
Suède

Mr Hanafi RUSTANDI

Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI)
Kompleks Sentral Cikini
Jalan Cikini Raya No. 58 AA/BB
JAKARTA 10330
Indonésie

Mr Jesus SALE

Vice-President, International Affairs
Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP)
Seamen's Center Building
Corner Cabildo and Sta Potenciana Sts – Intramuros
MANILA 1002
Philippines

Mr Torben SEEBOLD

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (VER.DI)
ver.di Bundesverwaltung
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 BERLIN
Allemagne

Mr Ake SELANDER

IOMMP
700 Maritime Boulevard, Suite B
LINTHICUM HEIGHTS, Maryland 21090
Etats-Unis

Mr Abdulgani Y. SERANG

National Union of Seafarers of India
Nusi Bhavan – 4 Goa Street
Ballard Estate
MUMBAI 400 001
Inde

Mr Iurii SERGIEIEV
Legal Adviser
Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine
1 Kulikovo Pole, Office 127
ODESSA 65079
Ukraine

Ms Jacqueline SMITH
President
Norsk Sjømannsforbund (Norwegian Seafarers Union)
Rosenkrantzgate 15–17
Postboks 2000 Vika
0125 OSLO
Norvège

Mr Somiruwan SUBASINGHE
International Transport Workers' Federation (ITF)
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Thomas TAY
Emeritus General Secretary
Singapore Maritime Officers' Union
75 Jellicoe Road, # 02-01 Wavelink Building
SINGAPORE 208738
Singapour

Mr Yoshihiro TOYOMITSU
All Japan Seamen's Union (JSU)
7-15-26 Roppongi
Minato-ku
TOKYO 106-0032
Japon

Mr Agis TSELENTIS
Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)
47–49 Akti Miaouli
185 36 PIRAEUS
Grèce

M. Ivan VICTOR
Belgische Transportarbeidersbond (BTB)
Paardenmarkt 66
ANTWERP 2000
Belgique

Mr Hiroyuki WATANABE
Director, International Affairs Bureau
All Japan Seamen's Union (JSU)
7-15-26 Roppongi,
Minato-ku
TOKYO 106-0032
Japon

Ms Wei WEI
Vice-Chair
Chinese Seamen and Construction Workers' Union
10, Fuxingmenwai Street
BEIJING 100865
Chine

Mr Jon WHITLOW
International Transport Workers' Federation (ITF)
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Ms Dorotea ZEC
Sindikat Pomo Raca Hrvatske (Seafarers' Union of Croatia)
Kresimirova, 4
RIJEKA 51000
Croatie

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

International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)
Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN)
Red internacional para el bienestar y la asistencia de la gente de mar (ISWAN)

Mr Roger HARRIS
Executive Director
International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)
Cygnet House, 12–14 Sydenham Street
CROYDON CR0 2EE
Royaume-Uni

Mr Peter M. SWIFT
International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)
Cygnet House, 12–14 Sydenham Street
CROYDON CR0 2EE
Royaume-Uni

Ms Caitlin VAUGHAN
Project Manager
International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN)
Cygnet House, 12–14 Sydenham Street
CROYDON CR0 2EE
Royaume-Uni

International Maritime Health Association (IMHA)
Association internationale de médecine maritime (IMHA)
Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA)

Mr Alf Magne HORNELAND
President
International Maritime Health Association (IMHA)
Italielei, 51
ANTWERP 2000
Belgique

Mr Suresh IDNANI
IMHA Ambassador for International Relations
International Maritime Health Association (IMHA)
410, Oyster Apartments,
Pilot Bunder Road
Afghan Church Colab A 400005
MUMBAI
Inde

International Confederation of Water Transport
Workers' Union (ICWTWU)

Mr Valentin SIROTYUK
President
Maritime Transport Workers' Union of Russia
64/2, Zemlianoy Val
MOSCOW 109004
Fédération de Russie

Mr Georgy STOLYARENKO
President
International Confederation of Water Transport Workers' Unions
64/2, Zemlianoy Val
MOSCOW 109004
Fédération de Russie

International Christian Maritime Association (ICMA)
Association maritime chrétienne internationale (ICMA)
Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA)

Mr Domingo GONZÁLEZ JOYANES
Adviser
International Christian Maritime Association
C/ Julián Hernández, 3, bajo izquierda
28043 MADRID
Espagne

Mr Ken PETERS
Vice-Chairman
International Christian Maritime Association
St Michael's Paternoster Royal, College Hill
LONDON EC4R 2RL
Royaume-Uni

Mr Douglas B. STEVENSON
Chairman
International Christian Maritime Association
118 Export Street
NEWARK, New Jersey 07114
Etats-Unis

International Association of Classification Societies (IACS)
Association internationale des sociétés de classification (IACS)
Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)

Mr Robert BRINDLE
IACS Expert Group ILO Member
International Association of Classification Societies
36 Broadway
LONDON SW1H 0BH
Royaume-Uni

Mr Adam DUNIKOWSKI
IACS Expert Group ILO Chairman
International Association of Classification Societies
36 Broadway
LONDON SW1H 0BH
Royaume-Uni

World Federation of Trade Unions (WFTU)
Fédération syndicale mondiale (FSM)
Federación Sindical Mundial (FSM)

Mr Mohamed Hassan MOHAMED KHALIFA
Interpreter
World Federation of Trade Unions
40 Zan Moreas St
11745 ATHENS
Grèce

Mr Hossam El Dein MUSTAFA
President of Maritime Workers' Union–Egypt
World Federation of Trade Unions
40 Zan Moreas St
11745 ATHENS
Grèce

Representatives of the United Nations, specialized agencies
and other official international organizations
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

Arab Federation of Chambers of Shipping

Mr Mahmoud HATEM EL KADY
Chairman
Arab Federation of Chambers of Shipping
584 Al-Horeya Road
Gleem – 3rd Floor
ALEXANDRIA
Egypte

Mr Medhat HATEM EL KADY
Engineer
Arab Federation of Chambers of Shipping
584 Al-Horeya Road
Gleem – 3rd Floor
ALEXANDRIA
Egypte

Ms Fatma Abdel Hamid MAAGOUZ
General Secretary Assistant
Arab Federation of Chambers of Shipping
584 Al-Horeya Road
Gleem – 3rd Floor
ALEXANDRIA
Egypte

European Union Union européenne Unión Europea

Mr Giancarlo CRIVELLARO
Policy Officer
European Commission
Unit for Maritime Safety
Directorate-General for Mobility and Transport
Rue de la loi, 200
1049 BRUSSELS
Belgique

Mr Marco FERRI
First Counsellor of the Permanent Delegation of the EU
for the United Nations in Geneva
GENÈVE
Suisse

Ms Natalia LA TORRE
Intern
Permanent Delegation of the EU
for the United Nations in Geneva
GENÈVE
Suisse

Ms Ghislaine WIDERA
Legal Officer
European Commission
Unit for Labour Law
Directorate General for Employment, Social Affairs and Inclusion

International Maritime Organization (IMO)
Organisation maritime internationale (OMI)
Organización Marítima Internacional (OMI)

Mr Gaetano LIBRANDO
Acting Director
Legal Affairs and External Relations Division
International Maritime Organization (IMO)
4, Albert Embarkment
LONDON SE1 7SR
Royaume-Uni

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Ms Regina ASARIOTIS
Chief, Policy and Legislation Section
Division on Technology and Logistics
United Nations Conference on Trade and Development
Avenue de la Paix
Palais des Nations, 8–14
1211 GENÈVE
Suisse

Ms Anila PREMTI
Associate Legal Officer, Policy and Legislation Section
Division on Technology and Logistics
United Nations Conference on Trade and Development
Avenue de la Paix
Palais des Nations, 8–14
1211 GENÈVE
Suisse

Representatives of other international organizations
Représentants d'autres organisations internationales
Representantes de otras organizaciones internacionales

Ms Esther BUSSER
International Trade Union Confederation (ITUC)
Boulevard du Roi Albert II, 5, Bte 1
1210 BRUSSELS
Belgique

Mr Richard DODSON
Seafarers' Rights International
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Ms Deirdre FITZPATRICK
Seafarers' Rights International
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Brian ORRELL
Seafarers' Rights International
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Jean-Marc SCHINDLER
Seafarers' Rights International
49–60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Mr Hilton STANILAND
Seafarers' Rights International
49-60 Borough Road
LONDON SE1 1DR
Royaume-Uni

Visitors Visiteurs Visitantes

Mr Francisco ARNAU NAVARRO
Former Labour Counsellor of Spain
ILO Former Officials' Section

Mr Fabrizio CIRNIGLIARO
via Arturo Colautti, 26
00152 ROME
Italie

Ms Takako KIMIWADA
Interpreter
All Japan Seamen's Union
7-15-26, Roppongi
Minato-ku
TOKYO 106-0032
Japon

Mr Denis NIFONTOV
Seacurus
9, Sydenham Road
GUILDFORD GU1 3RX
Royaume-Uni

Mr David PURDY
Executive Director
FINEX
Willis Limited
51 Lime Street
LONDON EC3M 7DQ
Royaume-Uni

Ms Keiko SHINOZAKI
Interpreter
All Japan Seamen's Union
7-15-26, Roppongi
Minato-ku
TOKYO 106-0032
Japon

Secretariat of the Commission
Secrétariat de la commission
Secretaría de la Comisión

Secretaries-General:	Ms C. DOUMBIA-HENRY
Secrétaires générales:	Ms A. VAN LEUR
Secretarias Generales:	
Deputy Secretary-General:	Mr B. WAGNER
Secrétaire général adjoint:	
Secretario general adjunto:	
Special Advisers:	Mr D. DEVLIN
Conseillers spéciaux:	Ms M. McCONNELL
Asesores especiales:	
Representative of the Bureau of Employers' Activities:	Mr C. HESS
Représentant du Bureau des activités pour les employeurs:	
Representante de la Oficina de Actividades para los Empleadores:	
Representative of the Bureau of Workers' Activities:	Mr W. LUTTERBACH
Représentant du Bureau des activités pour les travailleurs:	
Representante de la Oficina de Actividades para los Trabajadores:	
Representatives of the Office of Legal Services and Office of the Legal Adviser:	Mr G. POLITAKIS
Représentants des services juridiques et Bureau du Conseiller juridique:	Mr T. GECKELER
Representantes de servicios jurídicos y Oficina del Consejero Jurídico:	