

COMITÉ JURIDIQUE
109^e session
Point 4 d) de l'ordre du jour

LEG 109/4(d)
7 janvier 2022
Original: ANGLAIS

Diffusion au public avant la session

TRAITEMENT ÉQUITABLE DES GENS DE MER

d) Directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer

Rapport du Groupe de travail par correspondance intersessions

Document présenté par l'Indonésie

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	On trouvera dans le présent document le rapport sur les travaux du Groupe de travail par correspondance intersessions chargé d'élaborer des directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer. Le Groupe a élaboré des directives pratiques à l'intention des États du port, des États du pavillon et des États dont les gens de mer sont des ressortissants pour traiter les cas d'abandon des gens de mer.
<i>Orientations stratégiques, le cas échéant:</i>	5 et 6
<i>Résultats:</i>	6.9
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 12
<i>Documents de référence:</i>	LEG 107/14/1, LEG 107/14/5, LEG 107/18/2, LEG 107/WP.2, LEG 108/4(d) et LEG 108/WP.10

Introduction

1 Conformément aux instructions données par le Comité juridique à sa cent huitième session, le Groupe de travail par correspondance a été constitué et chargé de poursuivre l'élaboration de directives pratiques à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer, en utilisant comme texte réglementaire de référence la Convention du travail maritime (MLC), 2006. Les travaux du Groupe de travail par correspondance étaient coordonnés par M^{me} Galuh Rarasanti (Indonésie).

2 Ont participé aux travaux du Groupe de travail par correspondance des représentantes et représentants des États Membres ci-après :

ARABIE SAOUDITE	INDONÉSIE
ARGENTINE	JAPON
AUSTRALIE	NORVÈGE
BAHAMAS	PALAOS
BELGIQUE	PÉROU
CHINE	PHILIPPINES
ÉMIRATS ARABES UNIS	RÉPUBLIQUE DE CORÉE
ÉTATS-UNIS	ROYAUME-UNI
FRANCE	SINGAPOUR
GRÈCE	THAÏLANDE
ÎLES MARSHALL	UKRAINE

des représentantes et représentants des institutions spécialisées des Nations Unies ci-après :

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL (OIT)
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

et des représentantes et représentants des organisations non gouvernementales ci-après bénéficiant du statut consultatif :

CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA MARINE MARCHANDE (ICS)
INTERNATIONAL GROUP OF PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATIONS
(P & I CLUBS)
ASSOCIATION MARITIME CHRÉTIENNE INTERNATIONALE (ICMA)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF)

3 Le Groupe de travail par correspondance était chargé d'effectuer les tâches suivantes :

- .1 poursuivre l'élaboration des directives, en se fondant sur la proposition énoncée par la Chine, l'Indonésie et les Philippines dans le document LEG 108/4(d);
- .2 si le Groupe de travail tripartite conjoint OIT/OMI, dont la création a été proposée par le Conseil d'administration du BIT, se réunit avant la cent neuvième session du Comité juridique, soumettre un rapport directement à ce groupe de travail; et
- .3 soumettre un rapport au LEG 109.

Méthode de travail

4 Il était initialement prévu de tenir trois cycles de discussions et une réunion virtuelle destinée à la formulation des observations à la fin de chaque cycle. Au cours du deuxième cycle de discussions, il a été convenu de tenir une réunion virtuelle supplémentaire au cours de ce cycle afin d'approfondir les discussions sur la section du projet de directives relative à la procédure à suivre. Les travaux ont été menés selon le calendrier suivant :

<u>Premier cycle de discussions</u>	Date de début : 10 septembre - Date de fin : 15 octobre 2021 Réunion virtuelle du premier cycle : 18 octobre 2021
Objectifs	Présentation du calendrier des travaux du Groupe de travail par correspondance. Examen du format du document, des références et de la délimitation de la teneur des discussions pour chaque section. Examen du préambule du projet de directives et des sections relatives à l'objet, au cadre juridique, aux définitions et aux principes et responsabilités.
<u>Deuxième cycle de discussions</u>	Date de début : 25 octobre - Date de fin : 26 novembre 2021 Réunion virtuelle du deuxième cycle : 3 décembre 2021 Réunion virtuelle supplémentaire : 17 décembre 2021
Objectifs	Examen du chapitre I : Procédure générale. Examen du chapitre II : Circonstances particulières. Examen du chapitre III : Une fois le cas réglé.
<u>Troisième cycle de discussions</u>	Date de début : 20 décembre 2021 - Date de fin : 9 janvier 2022 Réunion virtuelle du troisième cycle : 10 janvier 2022
Objectifs	Examen final du projet de directives (corrections d'ordre rédactionnel et typographique uniquement). Examen d'un projet de rapport sur les travaux du Groupe de travail par correspondance, pour délibérations et observations.

Avancement des travaux

5 Conformément à son mandat, le Groupe de travail par correspondance a élaboré un projet de directives en se fondant sur le projet de texte qui figurait dans le document LEG 108/4(d). Si des membres de délégations sont revenus sur la nécessité d'élaborer un projet de directives lors du premier cycle de discussions, le Groupe de travail par correspondance est parvenu à un consensus et a tenu compte des divers avis exprimés et des diverses observations formulées. À l'issue des discussions, le Groupe de travail par correspondance a élaboré le projet de directives qui figure à l'annexe du présent rapport, qu'il soumet au Comité juridique conformément au mandat qui lui a été confié.

Examen du préambule

6 Pour commencer, le Groupe de travail par correspondance est convenu que l'objet du projet de directives était d'aider les autorités de l'État du port et de l'État du pavillon à élaborer et à mettre en œuvre des mesures pratiques visant à résoudre rapidement et efficacement les cas d'abandon des gens de mer lorsque ceux qui en avaient le devoir ne l'avaient pas fait.

7 Le Groupe de travail par correspondance a décidé de remplacer l'intitulé de la section "Cadre juridique" par l'intitulé "Cadre international", afin de pouvoir inclure dans cette section des instruments juridiquement non contraignants, et il a recensé les cinq instruments internationaux ci-après qui pourraient servir de références pour élaborer les mesures décrites dans le projet de directives :

- .1 Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006);

- .2 résolution A.930(22) portant adoption des Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer;
- .3 Directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la MLC, 2006, telle qu'amendée;
- .4 Directives de l'OIT pour les inspections de l'État du pavillon en vertu de la MLC, 2006, telle qu'amendée; et
- .5 Questions fréquentes sur la MLC, 2006, telle qu'amendée.

8 S'agissant de la structure du projet de directives, le Groupe de travail par correspondance est convenu d'ajouter une sous-section intitulée "Application" dans laquelle seraient recensées les parties prenantes auxquelles s'appliqueraient les directives proposées.

9 Le Groupe de travail par correspondance a décidé de rédiger le projet de directives dans un langage non impératif, non seulement parce qu'il s'agissait d'un texte non contraignant qui avait vocation à faciliter l'adoption de mesures pratiques, mais aussi parce qu'il était entendu que la MLC, 2006, telle qu'amendée, était l'instrument international juridiquement contraignant en vigueur, et qu'il était souhaitable de respecter les systèmes nationaux des États Membres.

Examen de la section intitulée "Procédure à suivre"

10 Le Groupe de travail par correspondance a examiné de nombreuses contributions constructives de la part des États Membres et des délégations observatrices qui ont participé aux travaux. Toutes ces contributions ont été apportées dans un esprit de coopération et dans l'intention de promouvoir le règlement rapide des cas d'abandon des gens de mer ainsi que la protection des gens de mer.

11 Dans la section relative à la procédure à suivre, le Groupe de travail par correspondance a énuméré chacune des mesures qui pourraient être prises pour résoudre les cas d'abandon des gens de mer. Parmi elles figurent l'entretien nécessaire des gens de mer prescrit par la MLC, 2006, le paiement intégral des salaires non versés, le rapatriement des gens de mer qui le souhaitent, la coordination avec les institutions et les partenaires sociaux concernés, mais aussi des mesures à prendre pendant les procédures judiciaires et dans les situations d'urgence qui peuvent directement ou indirectement nuire à la sécurité des gens de mer. Le Groupe de travail par correspondance a également examiné la section relative aux mesures à prendre une fois que les cas d'abandon de gens de mer ont été réglés afin de souligner les mesures de suivi à prendre.

12 Le Groupe de travail par correspondance a achevé non seulement la sous-section relative à la procédure générale, mais aussi les sous-sections relatives aux circonstances particulières et aux mesures à prendre une fois que les cas ont été réglés. Le contenu définitif de ces trois sections donne les moyens de traiter rigoureusement et intégralement les cas d'abandon des gens de mer, ainsi que de tirer des enseignements à l'avenir.

Mesures que le Comité est invité à prendre

13 Le Comité juridique est invité à examiner le rapport dans son ensemble et, en particulier, à :

- .1 approuver le projet de directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon des gens de mer (dont le texte figure en annexe); et
- .2 prendre toute autre mesure qu'il jugera appropriée.

ANNEXE

DIRECTIVES À L'INTENTION DES AUTORITÉS DE L'ÉTAT DU PORT ET DE L'ÉTAT DU PAVILLON SUR LA MANIÈRE DE TRAITER LES CAS D'ABANDON DES GENS DE MER

1 OBJET

Les présentes Directives ont pour objet d'aider les autorités de l'État du port et de l'État du pavillon à élaborer et à mettre en œuvre des mesures pratiques visant à résoudre rapidement et efficacement les cas d'abandon des gens de mer lorsque ceux qui en avaient le devoir ne l'ont pas fait.

2 CADRE INTERNATIONAL

- .1 Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)¹;
- .2 Résolution A.930(22) portant adoption des Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer;
- .3 Directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la MLC, 2006, telle qu'amendée;
- .4 Directives de l'OIT pour les inspections de l'État du pavillon en vertu de la MLC, 2006, telle qu'amendée; et
- .5 Questions fréquentes sur la MLC, 2006, telle qu'amendée².

3 APPLICATION

Les présentes Directives s'appliquent aux parties prenantes suivantes :

- .1 les propriétaires de navires et les prestataires qui leur offrent une garantie financière pour leur permettre de respecter les obligations qui leur incombent en vertu de la MLC à l'égard des gens de mer;
- .2 les États du pavillon Parties, qui doivent garantir que les propriétaires de navires battant leur pavillon respectent les prescriptions de la MLC, 2006;
- .3 les États du port, qui doivent s'assurer que les navires faisant escale dans leurs ports respectent les prescriptions de la MLC;

¹ Règle 2.5 et norme A2.5, en particulier A2.5.1.5 à A2.5.1.8 et A2.5.2 de la MLC, 2006.

² Il convient de noter que les réponses fournies dans la FAQ ne peuvent pas être utilisées telles quelles comme des avis juridiques faisant foi. En effet, les prescriptions précises de la Convention sont celles contenues dans les législations ou réglementations nationales ou les autres mesures adoptées par chaque pays pour mettre en œuvre la MLC, 2006. Les réponses aux questions fréquentes fournissent des renseignements sous forme de brèves explications renvoyant à la Convention et à d'autres documents de référence. Elles ne constituent pas des avis ou des conseils juridiques sur le sens d'une prescription de la Convention ou sur son application à un contexte particulier. L'OIT peut, en particulier sur demande, fournir de tels avis aux gouvernements et aux organisations de propriétaires de navires et de gens de mer, étant entendu que seule la Cour internationale de justice est compétente pour livrer des interprétations de la Convention internationale du travail qui font autorité. La rubrique des questions fréquentes se veut être une aide aux personnes qui étudient ou mettent en application la MLC, 2006.

- .4 l'État dont les gens de mer abandonnés sont des ressortissants, qui devrait s'efforcer de faciliter leur rapatriement; et
- .5 les autres parties prenantes qui sont en mesure de contribuer au processus.

4 DÉFINITION

Aux termes de la MLC, 2006, telle qu'amendée, un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de ladite convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, le propriétaire du navire :

- .1 ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin;
- .2 a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires³; ou
- .3 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.

5 PRINCIPES ET RESPONSABILITÉS

- .1 Le propriétaire du navire est l'entité responsable de s'acquitter des frais de rapatriement, de verser les salaires et les autres prestations dus aux gens de mer en vertu de leur contrat de travail et de la MLC, 2006, et de subvenir à leurs besoins essentiels, y compris les soins médicaux.
- .2 Lorsque le propriétaire du navire ne remplit pas les obligations mentionnées précédemment, les principes et responsabilités ci-après devraient prévaloir :
 - .1 L'État du pavillon devrait prendre des mesures visant à vérifier qu'une garantie financière valable est en place et transmettre aux gens de mer et/ou à leur représentant les coordonnées du prestataire de la garantie financière et les informer qu'ils peuvent directement faire une demande d'assistance.
 - .2 En cas d'abandon⁴, l'État du pavillon devrait prendre des mesures visant à assurer les frais de subsistance et le rapatriement des gens de mer⁵. En outre, l'État du pavillon peut demander l'aide de l'État dont les gens de mer sont des ressortissants et de l'État du port, si nécessaire, et porter assistance aux gens de mer abandonnés de quelque manière que ce soit.
 - .3 L'État du port assure la sécurité des navires dans ses ports, y compris en facilitant l'entretien des navires qu'il serait nécessaire d'effectuer, et aide à régler les cas d'abandon des gens de mer en prenant les mesures suivantes⁶ :
 - .1 prévenir les parties concernées, telles que les propriétaires de navires, les États du pavillon et l'État dont les gens de mer sont des ressortissants, ou leur adresser une

³ Norme A2.5.2.2 de la MLC, 2006.

⁴ Norme A 2.5.1.5 de la MLC, 2006.

⁵ Paragraphe 5 de la norme A2.5.2 de la MLC, 2006.

⁶ Paragraphe 5 de la norme A2.5.2 de la MLC, 2006.

notification officielle, par les voies appropriées. Leurs coordonnées pourraient être renseignées dans le module du GISIS de l'OMI et la base de données commune OIT/OMI;

- .2 faciliter le paiement des salaires des gens de mer par le prestataire de la garantie financière, les moyens de satisfaire aux besoins de première nécessité et l'accès aux soins médicaux;
- .3 faciliter, plutôt qu'empêcher, le rapatriement des gens de mer⁷; et
- .4 faciliter l'accès aux services consulaires.

6 PROCÉDURE À SUIVRE

I. Procédure générale

- .1 Lorsqu'elles prennent connaissance d'un cas d'abandon de gens de mer, les autorités chargées du contrôle par l'État du port ou d'autres parties devraient en informer immédiatement l'autorité de l'État du port dans lequel l'abandon a eu lieu et l'OIT afin que la base de données conjointe OMI/OIT sur les cas d'abandon des gens de mer soit mise à jour. L'État du port devrait alors mener une enquête et assurer la coordination nécessaire avec les organismes compétents de l'État du port. L'autorité de l'État du port devrait également informer, par toute voie appropriée, les parties concernées, telles que les propriétaires de navires, les États du pavillon, l'État dont les gens de mer sont des ressortissants et les éventuels représentants et/ou éventuelles organisations de gens de mer pertinents, du cas d'abandon des gens de mer.
- .2 Lorsqu'elle reçoit la notification d'un cas d'abandon de gens de mer, l'autorité de l'État du pavillon devrait demander instamment au propriétaire du navire ou aux prestataires de garantie financière de s'acquitter le plus rapidement possible des responsabilités qui leur incombent en vertu de la MLC, 2006, en fixant un délai raisonnable qui tienne compte du bien-être des gens de mer.
- .3 Lorsque le propriétaire du navire n'assume pas ses responsabilités dans le délai visé au paragraphe 7, l'autorité de l'État du pavillon prendra l'initiative et assurera la coordination avec les parties concernées pour régler le cas d'abandon de gens de mer.
- .4 Lorsque le propriétaire du navire et l'État du pavillon n'assument pas leurs responsabilités, l'autorité de l'État du port prendra l'initiative et assurera la coordination avec les parties concernées pour régler le cas d'abandon de gens de mer.
- .5 Dans le même temps, lorsqu'il existe un document prouvant l'existence d'une garantie financière en vertu de la règle 2.5 de la MLC, 2006, il faudrait aider les gens de mer à prendre contact avec le prestataire de la garantie financière afin qu'ils obtiennent une assistance financière rapide et efficace.

⁷ Paragraphes 7 et 8 de la norme A2.5.1 de la MLC, 2006.

L'autorité de l'État du pavillon et/ou l'autorité de l'État du port devraient faciliter la fourniture de l'assistance requise par le prestataire de la garantie financière.

- .6 Dans les cas où il n'y a pas de garantie financière ou que la garantie financière a expiré ou ne suffit pas, l'État du pavillon, l'État du port et l'État dont les gens de mer sont des ressortissants devraient prendre des dispositions visant à rapatrier les gens de mer et coordonner leur action avec les organismes gouvernementaux locaux compétents et/ou les parties concernées, telles que les organisations de propriétaires de navires et de gens de mer ou les services de recrutement et de placement des gens de mer, afin que le cas d'abandon soit traité de manière collective.
- .7 D'autres mesures pratiques peuvent être prises par les organismes publics et les entités non gouvernementales concernées, telles que les syndicats de gens de mer et les organisations caritatives. Il est recommandé d'assurer l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer, tels qu'une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.
- .8 Afin d'éliminer les risques éventuels pour la sécurité, les États du port et les États du pavillon devraient mettre en place un mécanisme de consultation relatif au règlement des cas d'abandon des gens de mer. L'État du pavillon et l'État du port sont encouragés à élaborer une procédure opératoire normalisée nationale dans le respect des présentes Directives. Cette procédure devrait définir expressément les responsabilités et les obligations de l'autorité de l'État du pavillon et de l'autorité de l'État du port, ainsi que le rôle des services de sauvetage, de l'agence maritime, des organisations de gens de mer, des organisations de propriétaires de navires, des services de recrutement et de placement des gens de mer et des autres parties concernées, en renvoyant aux conventions internationales, si nécessaire.
- .9 Un cas est considéré comme étant réglé lorsque tous les gens de mer souhaitant être rapatriés et tous les gens de mer qui doivent être rapatriés conformément à la MLC, 2006, ont été rapatriés et que les salaires des membres de l'équipage ont été payés.

II. Circonstances particulières

- .10 Pendant le règlement d'un cas d'abandon de gens de mer dans le cadre d'une procédure judiciaire, l'État du pavillon et l'État du port continueront d'assurer la coordination avec d'autres organismes compétents pour offrir une assistance humanitaire et prêter leur appui au rapatriement des gens de mer. Toutefois, pour la sécurité des gens de mer, l'autorité compétente devrait coopérer avec les institutions compétentes pour faciliter la relève de l'équipage et assurer la sécurité du navire pendant la procédure judiciaire. Pour cela, il faut notamment veiller à ce qu'aucun marin ne soit tenu de travailler à bord du navire tant que des dispositions n'ont pas été prises afin que les gens de mer puissent recevoir les prestations auxquelles ils ont droit en vertu de la MLC, 2006.
- .11 Lorsqu'une urgence nuit à la santé ou à la sécurité des gens de mer ou au milieu environnant, l'autorité de l'État du port devrait assurer la coordination avec les parties concernées pour mettre en œuvre des mesures

d'atténuation, y compris, mais sans s'y limiter, le sauvetage, l'enquête, la diffusion de renseignements et la prise en compte de la sécurité du navire, des gens de mer et des eaux adjacentes. L'État du port devrait coordonner son action avec celle de l'État du pavillon et de l'agence maritime afin de maintenir la communication avec le propriétaire du navire et le prestataire de la garantie financière dans le cadre de l'exécution des obligations qui leur incombent en vertu de la norme A2.5.2. de la MLC, 2006.

- .12 L'État du pavillon, l'État du port et l'État dont les gens de mer sont des ressortissants devraient demander instamment aux propriétaires de navires, aux services de recrutement et de placement des gens de mer et à l'agent maritime de prêter assistance aux gens de mer abandonnés dans le cadre du suivi conformément à la norme A2.5.2, du recours en justice et de l'aide apportée aux familles concernées.

III. Une fois le cas réglé

- .13 Une fois qu'un cas d'abandon de gens de mer a été réglé, les États concernés peuvent envisager de mettre en place, sans préjudice et dans le respect de leur législation nationale applicable, d'autres mécanismes appropriés visant à éviter que le même propriétaire de navire n'abandonne une fois encore des gens de mer en violation de la législation applicable.
- .14 L'État du pavillon et l'État du port qui ont participé au règlement de cas d'abandon de gens de mer devraient analyser, résumer et évaluer en détail l'efficacité des mesures qu'ils ont prises dans le cadre de leurs responsabilités pour traiter ces cas et mettre en commun les renseignements et les connaissances qui s'y rapportent.
- .15 La base de données conjointe OMI/OIT sur les cas d'abandon des gens de mer devrait être mise à jour une fois que les cas sont réglés.