



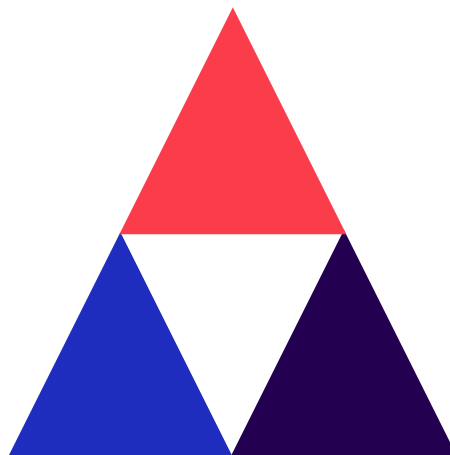
Organisation  
internationale  
du Travail



► TWGSHE/2022/8

## ► **Compte rendu des travaux**

Première réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain (Genève, 13-15 décembre 2022)



► **Table des matières**

	<b>Page</b>
I. Introduction .....	5
II. Discussion générale.....	7
III. Examen et adoption du 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 de gens de mer .....	11
Directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer .....	11
Titre proposé.....	11
Introduction .....	11
Objet .....	15
Cadre international .....	16
Application.....	19
Définition .....	22
Principes et responsabilités .....	23
Procédure à suivre .....	30
Procédure générale .....	30
Circonstances particulières.....	37
Étapes ultérieures au règlement d'un cas d'abandon .....	40
Annexe .....	43
IV. Autres questions se rapportant aux travaux du groupe de travail tripartite mixte .....	43
V. Clôture de la réunion.....	44

## ► I. Introduction

---

1. La Première réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain s'est tenue sous forme hybride du 13 au 15 décembre 2022. À sa 341<sup>e</sup> session (mars 2021), le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) avait décidé de convoquer cette réunion, dont l'objet serait d'adopter des directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer.
2. La présidente de la réunion était M<sup>me</sup> Julie Carlton, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Le vice-président gouvernemental était M. César A. Gómez Ruiloba (Panama), le vice-président du groupe des armateurs M. Max Johns, et le vice-président du groupe des gens de mer M. Mark Dickinson.
3. Le secrétariat mixte était composé de M<sup>me</sup> Alette van Leur, directrice du Département des politiques sectorielles de l'Organisation internationale du Travail (OIT), en tant que secrétaire générale de la réunion (OIT); M. Frederick Kenney, directeur de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'Organisation maritime internationale (OMI), en tant que secrétaire général de la réunion (OMI); M. Brandt Wagner, responsable de l'Unité des transports et des questions maritimes de l'OIT, en tant que secrétaire exécutif (OIT); et M. Jan Engel de Boer, juriste principal à l'OMI, en tant que secrétaire exécutif (OMI).
4. La réunion hybride a rassemblé 250 participants, dont 20 représentants et conseillers gouvernementaux (originaires de 8 États Membres) plus 190 observateurs gouvernementaux (originaires de 57 États Membres), ainsi que 10 représentants des armateurs et conseillers techniques et 17 représentants des gens de mer et conseillers techniques, auxquels il convient d'ajouter 13 observateurs d'organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales internationales invitées.
5. La présidente souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et déclare ouverte la première réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain. La réunion a pour objet d'adopter des directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer. Le projet de document servant de base à la discussion a été préparé conjointement par les secrétariats de l'OIT et de l'OMI à partir du projet élaboré par un groupe de travail par correspondance établi par le Comité juridique de l'OMI et dirigé par le gouvernement de l'Indonésie. Les directives seront d'une grande utilité non seulement pour les États du port et les États du pavillon, mais aussi pour tous ceux qui sont concernés par le règlement des cas d'abandon de gens de mer.
6. La secrétaire générale de la réunion (OIT) salue la coopération de longue date entre l'OIT et l'OMI, qui réside notamment dans la gestion conjointe de la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer. La première des trois réunions du groupe de travail tripartite mixte prévues examinera et adoptera des directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer. Le projet de directives préparé par le groupe de travail par correspondance de l'OMI a été révisé par le secrétariat, qui a fait des propositions d'ajouts et de modifications. Il a ensuite été présenté au groupe de travail mixte en vue d'une discussion tripartite. Une fois adoptées, les directives seront soumises au Conseil d'administration du BIT et au Comité juridique de l'OMI. L'abandon des gens de mer est un problème qui revêt une importance particulière pour l'OIT. Malgré les efforts

déployés par l'Organisation pour amender la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), et mettre à jour les orientations destinées aux États du port et aux États du pavillon, le nombre de cas d'abandon de gens de mer signalés à l'OIT a considérablement augmenté. L'adoption des directives est donc à la fois opportune et absolument nécessaire.

7. Le secrétaire général de la réunion (OMI) rappelle que la hausse considérable du nombre de cas d'abandon de gens de mer durant la pandémie de COVID-19 est à l'origine de la création du groupe de travail tripartite mixte et de l'élaboration du projet de directives. Un nombre croissant de cas d'abandon ont été recensés dans la base de données commune OIT/OMI, qui ont été particulièrement difficiles à résoudre en raison notamment des difficultés de rapatriement dues aux restrictions de voyage imposées durant la pandémie. À sa 107<sup>e</sup> session, en décembre 2020, le Comité juridique de l'OMI a reconnu la nécessité d'élaborer des directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur les cas d'abandon de gens de mer. Le projet de directives a ainsi été élaboré au cours de l'année 2021 par un groupe de travail par correspondance coordonné par le gouvernement de l'Indonésie, avant d'être soumis au Comité juridique de l'OMI à sa 109<sup>e</sup> session, en mars 2022, pour approbation. Ces directives visent à fournir des conseils pratiques aux États du port, aux États du pavillon et à l'industrie maritime sur la manière de résoudre efficacement et effectivement les cas d'abandon de gens de mer. Une fois adoptées par le groupe de travail, les directives seront soumises au Comité juridique de l'OMI pour adoption formelle.
8. La conseillère maritime principale de l'OMI explique les circonstances qui ont présidé à la préparation du 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 de gens de mer. Le document dont est saisi le groupe de travail tripartite mixte est le fruit des travaux d'un groupe de travail par correspondance mandaté par le Comité juridique de l'OMI pour élaborer des directives concrètes à l'intention des États du port et des États du pavillon, en vue de traiter les cas d'abandon de gens de mer. Les directives ont été élaborées en s'inspirant de la MLC, 2006, en tant que norme. Elles ont été rédigées en tenant compte des propositions soumises par les gouvernements de la Chine, de l'Indonésie et des Philippines, qui sont les trois principaux pays fournisseurs de main-d'œuvre maritime. Le groupe de travail par correspondance de l'OMI a pris en considération les différences de vues entre les États du port, les États du pavillon, les États fournisseurs de main-d'œuvre, l'industrie maritime, les associations de gens de mer et les représentants de l'OIT. Le projet de directives a pour objet d'aider les autorités de l'État du port et de l'État du pavillon à élaborer et mettre en œuvre des mesures pratiques visant à résoudre rapidement et efficacement les cas d'abandon de gens de mer lorsque ceux qui en avaient la responsabilité ne l'ont pas fait. Ces mesures comprennent le paiement intégral des salaires en suspens, le rapatriement des gens de mer concernés, la coordination avec les institutions et les partenaires sociaux, ainsi que les actions à mener dans le cadre des procédures judiciaires et face à des situations d'urgence qui pourraient menacer, directement ou indirectement, la sécurité des gens de mer. Les directives n'ayant pas force de loi, le groupe de travail par correspondance a opté pour un vocabulaire non contraignant. Le projet a été approuvé sans amendement par le Comité juridique de l'OMI à sa 109<sup>e</sup> session, en mars 2022.
9. Le secrétaire exécutif de la réunion (OIT) présente le projet de directives, tel que révisé par le secrétariat (TWGSHE/2022). L'OIT, en consultation avec l'OMI, y a introduit des modifications pour l'aligner sur la MLC, 2006, et le rendre plus acceptable par l'OIT et ses mandants tripartites. Toutes les révisions apportées à la version établie par le groupe de travail par correspondance de l'OMI sont clairement indiquées, et des notes de bas de page ont été ajoutées, assorties de propositions formulées par le secrétariat et de notes explicatives pour guider les débats. Une annexe intitulée «La MLC, 2006, et la question de l'abandon des gens de mer» a été ajoutée pour présenter

l'historique et le contexte des dispositions de la MLC, 2006, ayant trait à l'abandon, y compris les amendements pertinents adoptés en 2022, qui devraient entrer en vigueur en décembre 2024. Étant donné que le groupe de travail par correspondance de l'OMI a mené ses travaux avant l'adoption des amendements de 2022, les effets de ces derniers devront être pris en considération lors de la discussion au sein du groupe de travail. Les documents pertinents de l'OIT et de l'OMI ont été mis à disposition sur le site Web de l'OIT pour expliquer tout l'historique de la question. La réunion du groupe de travail tripartite mixte offrira l'occasion de garantir que les directives rendent bien compte des travaux menés par le groupe de travail par correspondance de l'OMI, mais aussi de la discussion tripartite complète entre les représentants des armateurs, des gens de mer, des ministères du travail et des autorités maritimes.

## ► II. Discussion générale

---

10. Le vice-président du groupe des armateurs souligne que son groupe considère la situation des gens de mer et le règlement rapide des cas d'abandon comme des priorités. Aucun marin ne saurait être abandonné par un armateur. En cas d'abandon, les gens de mer ont le droit fondamental d'être rapatriés, de percevoir leur salaire et d'accéder aux nécessités de base. En outre, ils ne doivent en aucun cas être privés des ressources nécessaires pour exploiter le navire. Le nombre de cas d'abandon signalés a considérablement augmenté durant la pandémie de COVID-19. En définitive, un cas d'abandon est un cas de trop. Une action collective doit être menée par les armateurs et les gens de mer, les gouvernements nationaux ainsi que l'OIT et l'OMI pour veiller à ce que les dispositifs de sécurité contre l'abandon prévus par la MLC, 2006, soient effectivement mis en œuvre pour protéger les gens de mer du monde entier. Les directives à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer seront déterminantes pour relever les défis posés par l'abandon. Le groupe des armateurs a examiné attentivement le projet de directives, de même que les amendements proposés par l'OIT et, le moment venu, il demandera des éclaircissements sur tel ou tel point. Les directives à elles seules sont insuffisantes pour s'attaquer aux causes profondes de l'abandon. L'objectif ultime du groupe de travail tripartite mixte devrait être de débattre collectivement de la manière de traiter l'abandon à long terme.
11. La ratification universelle de la MLC, 2006, est essentielle pour garantir des conditions équitables pour tous les États en termes d'obligations et de responsabilités. Environ 50 pour cent des cas d'abandon de gens de mer signalés en 2022 auraient pu être évités si les États impliqués avaient ratifié la MLC, 2006. Le taux de ratification insuffisant de la convention fausse les règles du jeu en matière de normes du travail maritime, ce qui permet à certains États du port de fermer les yeux sur la situation tragique des gens de mer abandonnés. Par ailleurs, le Comité de la simplification des formalités de l'OMI devrait être informé des problèmes liés à l'abandon dans le cadre de la surveillance qu'il exerce sur les enjeux liés à la facilitation du trafic maritime international. Il est particulièrement important d'avoir des plans d'action nationaux qui précisent comment traiter les cas d'abandon de gens de mer, et les directives devraient fournir aux États du port et aux États du pavillon des recommandations spécifiques sur la façon d'élaborer de tels plans et de désigner un interlocuteur au niveau national chargé de catalyser l'engagement et de communiquer les informations sur les questions ayant trait à l'abandon. Le nom et les coordonnées de cette personne devraient être communiqués à l'OIT ou à l'OMI.
12. La base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer doit être révisée et mise à jour de toute urgence. La technologie numérique a considérablement progressé depuis la création de la base de données, qu'il convient désormais de moderniser en passant à un système

électronique plus efficace. La modernisation technologique bénéficierait aux utilisateurs et améliorerait la précision des données. Plus les données collectées sont fiables, plus les cas pourront être gérés de manière efficace. Sous sa forme actuelle, la base de données contient des informations inexactes sur le règlement des cas et la classification des navires. Certains cas sont classés comme résolus lorsque les quatre mois de salaires dus aux gens de mer en vertu de la MLC, 2006, leur ont été versés, alors que les arriérés remontent à plus de quatre mois. Il convient de trouver un terrain d'entente sur la façon de traiter les cas d'abandon litigieux et de garantir une classification précise des cas «non résolus» ou «litigieux» dans la base de données. Une équipe spéciale conjointe OIT/OMI pourrait être créée pour réviser la base de données. La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) ont exprimé leur volonté d'allouer des ressources financières et humaines à cette fin. La base de données devrait servir à produire des rapports annuels normalisés sur les cas d'abandon et à analyser les tendances significatives. Des rapports annuels fiables sont nécessaires pour garantir une gestion plus ciblée des cas d'abandon.

- 13.** Le vice-président du groupe des gens de mer rappelle que les trois années de pandémie de COVID-19 ont été les plus difficiles de l'histoire récente de l'industrie maritime. La crise a toutefois permis de rapprocher les acteurs du secteur et de mettre en évidence l'importance à la fois d'une action cohérente entre les partenaires sociaux et d'une coordination entre toutes les parties prenantes pour garantir une plus grande visibilité et une meilleure reconnaissance du secteur. La coopération entre l'OIT et l'OMI est particulièrement appréciée. La tâche dont est actuellement chargé le groupe de travail tripartite mixte est axée sur les gens de mer, leur bien-être et leur sécurité. Pour y parvenir, les directives doivent préciser les responsabilités respectives des armateurs, des États du port, des États du pavillon et des États fournisseurs de main-d'œuvre, de manière à garantir des conditions de travail décentes pour les gens de mer du monde entier. Le travail décent se traduira par une exploitation plus sûre des navires et une meilleure protection du milieu marin. Les partenaires sociaux ont des objectifs communs. Le soutien apporté par l'OIT et l'OMI permettra de veiller à ce que les discussions du groupe de travail et les directives soient en phase avec les instruments existants, de sorte que le problème de l'abandon des gens de mer puisse être traité de manière globale et cohérente.
- 14.** La première réunion du groupe de travail permet de donner le ton à ses activités futures et d'amener toutes les parties prenantes à travailler de concert pour garantir le bien-être des gens de mer et éradiquer ce fléau qu'est l'abandon. L'un des problèmes majeurs à traiter est d'empêcher certains exploitants de navires de passer à travers les mailles du filet des obligations et de la surveillance internationales, et de trouver comment faire fonctionner des entreprises à risque qui mettent en danger la vie des gens de mer. Dans certains cas, les gens de mer sont délibérément abandonnés; de telles violations des droits des gens de mer sont des actes odieux auxquels il faut mettre un terme. Le groupe de travail tripartite mixte devrait saisir cette occasion pour examiner comment appliquer les instruments internationaux pour faire en sorte que les cas d'abandon soient réglés rapidement, afin de garantir que les gens de mer sont protégés contre tout préjudice et rapatriés en bénéficiant de l'ensemble de leurs droits et prestations.
- 15.** Le groupe de travail tripartite mixte devrait examiner comment rendre la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer plus précise et permettre un meilleur suivi et un règlement plus rapide des cas d'abandon. Modifier les dispositions de la MLC, 2006, relatives à la garantie financière en prévoyant le versement annuel d'une prime de garantie financière pourrait prévenir les cas d'abandon litigieux, dont les gens de mer font souvent les frais. La prochaine série d'amendements à la MLC, 2006, étant fixée pour 2025, il est encore temps de recenser les domaines à améliorer. Il serait souhaitable d'envisager d'incorporer les dispositions de la MLC, 2006, relatives à l'abandon dans les discussions du Comité de la

simplification des formalités de l'OMI. Tous les États doivent être encouragés à ratifier la MLC, 2006. La première réunion du groupe de travail tripartite mixte marque le début d'une nouvelle ère de coopération et de pragmatisme, d'échange d'expériences et de connaissances. Avec le soutien de l'OIT et de l'OMI, le groupe de travail fournira des conseils pratiques aux autorités de l'État du port et de l'État du pavillon ainsi qu'aux autres parties prenantes pour améliorer la situation des gens de mer abandonnés et mettre un terme à leurs souffrances.

- 16.** Le vice-président gouvernemental se félicite de l'accent mis sur la coopération et insiste sur la nécessité d'œuvrer conjointement pour chercher des solutions en vue d'améliorer le sort des gens de mer abandonnés et de fixer des objectifs pour mettre un terme aux pratiques d'abandon. La pandémie de COVID-19 a posé des problèmes sans précédent, tout en offrant une occasion importante de renouveler la coopération entre les partenaires sociaux, les gouvernements et les organisations internationales en vue de traiter l'abandon des gens de mer et de garantir le travail décent. Les partenaires sociaux et les gouvernements s'engagent à améliorer le sort des gens de mer et à mieux gérer les situations d'abandon. À cette fin, la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer mérite d'être révisée et améliorée. Des données fiables et actualisées doivent être mises à disposition pour orienter les stratégies nécessaires pour s'attaquer aux causes profondes de l'abandon des gens de mer et y mettre un terme. Le groupe gouvernemental participera activement aux discussions du groupe de travail tripartite mixte dans le but de rechercher des solutions spécifiques au problème de l'abandon et de veiller à ce que les gens de mer abandonnés soient rapidement rapatriés et qu'ils perçoivent l'intégralité de leur salaire. La pandémie a mis en lumière les solutions qui se sont révélées fructueuses et celles qui sont restées sans effet dans l'industrie maritime: il faudra en tirer les enseignements nécessaires pour le bénéfice de tous. Il convient aussi d'examiner attentivement comment mettre en œuvre les directives de manière plus efficace et définir clairement les rôles, obligations et responsabilités des différentes parties prenantes dans le règlement des cas d'abandon. Chaque gouvernement s'appuie sur ses propres expériences en la matière, et la réunion offre une occasion unique de partager ces expériences et les meilleures pratiques.
- 17.** Le représentant du gouvernement de l'Indonésie confirme que la pandémie de COVID-19 a effectivement posé un problème sanitaire mondial sans précédent, qui a eu un effet particulièrement préjudiciable sur les conditions de travail des gens de mer. Le projet de directives devant être examiné par le groupe de travail tripartite mixte sera le résultat tangible d'une coopération renforcée destinée à améliorer les moyens de subsistance, le bien-être et la protection des gens de mer. Le gouvernement de l'Indonésie a participé activement aux travaux menés par le groupe de travail par correspondance de l'OMI pour rédiger les directives. En tant que troisième plus grand pays fournisseur de main-d'œuvre maritime dans le monde, le gouvernement de l'Indonésie accorde une attention particulière au bien-être des gens de mer. Il a pris plusieurs mesures destinées à satisfaire les besoins des gens de mer et a créé des associations de soutien aux ressortissants indonésiens bloqués dans différents ports du monde. Durant la pandémie, il a tout mis en œuvre pour rapatrier plus de 27 000 marins indonésiens des quatre coins du monde.
- 18.** Une fois adoptées, les directives contribueront à jeter les bases d'une coopération au sein de la communauté internationale et parmi les acteurs de l'industrie maritime pour renforcer la protection des droits et des intérêts des gens de mer abandonnés, veiller à ce que leurs besoins essentiels soient satisfaits et exiger la relève des équipages. Les directives devraient énoncer clairement les rôles et responsabilités des différentes parties prenantes pour accélérer le rapatriement, la rémunération et les soins médicaux des gens de mer abandonnés. Le groupe de travail devrait examiner les dispositifs de financement qui pourraient être mis en place pour favoriser le règlement rapide et efficace des cas d'abandon de gens de mer lorsque ceux qui en

avaient la responsabilité ne l'ont pas fait. Les directives devraient fournir des orientations claires sur les mesures spécifiques que devraient prendre les États du port et les États du pavillon et sur le rôle des autres parties prenantes. Le groupe de travail devrait examiner les propositions visant à promouvoir le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions maritimes présumées. Il convient aussi de s'intéresser à la manière dont l'OIT et l'OMI pourraient suivre la mise en œuvre de la MLC, 2006, et de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, afin de garantir le travail décent et de meilleures possibilités d'emploi pour les gens de mer, ainsi que leur confort et leur bien-être.

19. Le représentant du gouvernement de l'Inde se réjouit de participer au débat sur le projet de directives, qui pourrait aider à identifier et éliminer les causes profondes de l'abandon des gens de mer. Tout doit être mis en œuvre pour définir et différencier clairement, par le biais des directives, les rôles des États du port, des États du pavillon et des États fournisseurs de main-d'œuvre.
20. La représentante du gouvernement du Kenya explique qu'en 2020 son pays a reconnu les gens de mer comme des travailleurs essentiels et il a rapatrié quelque 450 marins kenyans depuis le début de la pandémie de COVID-19. La relève des équipages a été facilitée pour réduire au minimum les souffrances des gens de mer bloqués à bord de navires. Le Kenya s'est toujours engagé aux côtés de l'OIT et de l'OMI sur les questions concernant l'élément humain et la protection des droits des gens de mer. Le gouvernement est conscient du dilemme auquel sont confrontés les États du port et les États du pavillon en cas d'abandon de gens de mer, et de la complexité de résoudre rapidement les cas d'abandon, en particulier lorsque les parties responsables sont passives ou peu coopératives. Le groupe de travail tripartite mixte devrait saisir l'occasion qui lui est offerte d'élaborer des directives utiles, pragmatiques et claires pour faciliter le rapatriement rapide et efficace des gens de mer abandonnés.
21. L'observatrice gouvernementale du Panama explique que le rapatriement des gens de mer abandonnés est depuis longtemps une priorité pour son pays. Les instruments internationaux pertinents doivent être appliqués à la lettre, et la ratification des conventions internationales encouragée. L'adoption des directives marquera une étape décisive vers l'assurance d'un confort et d'un bien-être pour les gens de mer abandonnés. Les États du port et les États du pavillon devraient travailler main dans la main pour renforcer les mécanismes administratifs et garantir le règlement rapide des cas d'abandon, dont le nombre a augmenté de manière significative et a été exacerbé par la pandémie de COVID-19, qui a considérablement freiné les efforts de rapatriement.
22. L'observateur gouvernemental de la Malaisie estime qu'il est primordial de protéger les gens de mer. Sans eux, il n'y aurait pas de commerce et, sans commerce, l'économie serait mise à mal. Les directives qui seront adoptées par le groupe de travail tripartite mixte doivent être détaillées et ambitieuses et énoncer clairement les différents rôles et responsabilités des parties prenantes concernées. En tant qu'État du port de premier plan amené à traiter de cas d'abandon, le gouvernement malaisien espère que le groupe de travail œuvrera dans un esprit de coopération et de compromis et que les directives adoptées seront un outil précieux qui viendra compléter la MLC, 2006.



### ► III. Examen et adoption du 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 de gens de mer

---

23. Par souci de cohérence terminologique, le groupe de travail tripartite mixte a décidé au cours de ses délibérations que, dans l'ensemble des directives:
- le terme «gens de mer» s'entendra conformément à la définition qui en est donnée dans la MLC, 2006;
  - le mot «parties» sera systématiquement remplacé par «parties prenantes»;
  - le membre de phrase «États fournisseurs de main-d'œuvre» sera remplacé par «États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur son territoire»;
  - les termes «administration» et «autorité» tels qu'employés respectivement par l'OMI et par l'OIT seront remplacés partout dans le texte par «autorité compétente».

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

#### Titre proposé

24. Le vice-président du groupe des gens de mer signale, au vu de la discussion sur le projet de paragraphe 12, que le fait de circonscrire les directives aux États du port et aux États du pavillon en limiterait la portée et exclurait d'autres acteurs responsables (*duty holders*, en anglais) et parties prenantes. Le membre de phrase «à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon» devrait donc être supprimé.
25. Le titre est adopté tel qu'amendé.

#### Introduction

##### Projet de paragraphe 1

26. Le vice-président du groupe des armateurs signale que les chiffres indiqués au paragraphe 1 ne sont plus d'actualité et qu'il conviendrait d'y ajouter ceux de l'année 2022. La formulation du paragraphe est globalement laborieuse, et un simple graphique montrant l'augmentation progressive, année après année, du nombre de cas d'abandon serait plus clair. Étant donné que les directives visent uniquement à traiter le problème des gens de mer abandonnés, la référence aux navires abandonnés n'a pas lieu d'être. Il conviendrait de mentionner aussi les familles des gens de mer, qui pâtissent également de la situation lorsqu'un des leurs est abandonné en mer.
27. Le vice-président du groupe des gens de mer convient que les données devraient être actualisées et que la structure du paragraphe manque de logique et n'est pas suffisamment percutante.
28. Le vice-président gouvernemental estime que, le paragraphe 1 étant là pour exposer clairement le problème et préciser que l'objectif des directives est d'y remédier, son groupe peut faire preuve de souplesse quant à la formulation.

29. Le groupe de travail tripartite mixte est d'accord pour que le groupe des gens de mer fournisse un nouveau projet de paragraphe 1. S'il faut ajouter les chiffres de l'année 2022, le Bureau pourra s'en charger dès que le décompte final apparaîtra dans la base de données, d'ici la fin de l'année, soit en temps voulu pour que les directives puissent être soumises au Conseil d'administration du BIT à sa prochaine session, en mars 2023.
30. Un projet de paragraphe 1 révisé, rédigé par le groupe des gens de mer, est ensuite présenté aux participants.
31. Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président gouvernemental appuient le texte révisé, pour autant que l'énumération des États concernés soit, par souci de cohérence, conforme à la liste de la section «Application» des directives.
32. Il en est ainsi décidé.
33. Le paragraphe 1 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 2

34. Le vice-président du groupe des armateurs explique que le paragraphe 2, qui définit la portée et l'objet de la première réunion du groupe de travail tripartite mixte, porte uniquement sur la rédaction des directives. Son groupe préférerait en élargir le champ d'activité en incluant une éventuelle recommandation visant à créer une équipe spéciale chargée d'améliorer la qualité des données sur les cas d'abandon des gens de mer.
35. Le vice-président du groupe des gens de mer explique que les informations contenues aux paragraphes 2 et 3 ne sont pas dans l'ordre chronologique. La logique voudrait que ces paragraphes soient intervertis. Le paragraphe 2, qui porte sur le champ d'activité du groupe de travail tripartite mixte, fait référence à l'adoption de directives «à l'intention des autorités de l'État du port et de l'État du pavillon». Au vu de la discussion sur le paragraphe 12 et du changement proposé au titre du document, il convient d'examiner attentivement la manière de refléter le champ d'application des directives, en veillant à ce que les références à la décision du Comité juridique de l'OMI soient exactes et à ce que les références au champ d'application des directives tel que décidé par le groupe de travail soient cohérentes.
36. Le vice-président gouvernemental estime lui aussi que les informations devraient être présentées dans l'ordre chronologique. Les deux paragraphes pourraient être regroupés, par souci de concision.
37. La présidente demande au Bureau de réviser et regrouper les deux paragraphes.
38. Un projet de paragraphe 2 révisé, qui regroupe et réorganise les informations contenues dans les paragraphes 2 et 3 proposés, sera soumis ultérieurement aux participants.
39. Un représentant des armateurs de la Suisse propose d'insérer une note de bas de page qui renvoie au rapport contenant les décisions du Comité juridique de l'OMI pertinentes en la matière.
40. Il en est ainsi décidé.
41. Le paragraphe 2 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 3

42. Compte tenu de ce qui précède, le paragraphe 3 est supprimé.

#### Projet de paragraphe 4

43. Le vice-président du groupe des armateurs signale que, au vu de la discussion sur l'application des directives, le paragraphe 4 devrait être révisé de manière à englober, outre les États du port et les États du pavillon, les États fournisseurs de main-d'œuvre.
44. La présidente explique que la première phrase pourrait être révisée de façon à se lire comme suit: «Les présentes directives s'adressent à tous les États, mais avant tout aux États du port, aux États du pavillon et aux États fournisseurs de main-d'œuvre.»
45. Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette proposition.
46. Le vice-président gouvernemental explique que l'énumération des États visés par les présentes directives devrait être alignée sur la liste figurant dans la section des directives intitulée «Application».
47. Une révision de la première phrase du paragraphe 4 est ensuite proposée, qui se lirait comme suit: «Les présentes directives s'adressent à tous les États, mais avant tout aux États du port, aux États du pavillon et aux États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire.»
48. Il en est ainsi décidé.
49. Le paragraphe 4 est adopté tel qu'amendé.

#### Projet de nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 4

50. Sur la base des orientations fournies par les deux secrétaires généraux de la réunion (OIT et OMI), le vice-président du groupe des armateurs retire une proposition visant à ajouter, à la suite du paragraphe 4, un nouveau paragraphe faisant état des discussions du groupe de travail sur d'autres questions liées au traitement des cas d'abandon de gens de mer, y compris la possibilité de créer une équipe spéciale conjointe OIT/OMI chargée de superviser la révision et la mise à jour la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer. La proposition a été retirée, étant entendu que le Conseil d'administration du BIT sera informé de l'avis du groupe de travail tripartite mixte concernant la nécessité de créer cette équipe spéciale pour mettre à jour la base de données.

#### Projet de paragraphe 5

51. Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer «et politiques» après le membre de phrase «cadres internationaux, accords».
52. Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette proposition, précisant qu'il souhaite ajouter «En outre,» avant «elles sont conformes aux Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port [...]». Au ii), il propose d'ajouter «et la résolution A.930(22) de l'Assemblée de l'OMI». Enfin, au ii), il souhaite remplacer «des cadres et accords internationaux de l'OMI pertinents» par «des cadres et accords internationaux ainsi que des résolutions de l'Assemblée de l'OMI pertinents».
53. Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des armateurs approuvent ces amendements.
54. Le paragraphe 5 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 6

55. Le vice-président du groupe des armateurs s'inquiète de ce que le fait d'affirmer de manière absolue que les directives «ne sont pas juridiquement contraignantes» donne à penser qu'il est possible de ne pas les appliquer. Il propose ainsi de remplacer «Elles fixent donc des objectifs vers lesquels tendre» par «Elles ont donc valeur de recommandation». Les États parties à la MLC, 2006, sont tenus de prendre les directives en considération.
56. Le vice-président du groupe des gens de mer admet que la formulation «Elles fixent des objectifs vers lesquels tendre» ouvre une large brèche permettant aux parties de se soustraire à leur responsabilité de régler les cas d'abandon de gens de mer.
57. La secrétaire générale de la réunion (OIT) rappelle que le paragraphe 4 décrit les directives comme «un outil de référence sur les principes». Il est important d'énoncer clairement le caractère légal des directives et de préciser qu'elles ne sont pas soumises aux mécanismes de contrôle qui veillent à l'application des instruments juridiquement contraignants. Le membre de phrase «Elles fixent donc des objectifs vers lesquels tendre» pourrait être supprimé. L'oratrice cite le paragraphe 8 proposé dans le projet de directives, aux termes duquel «Aucune des dispositions des présentes directives ne saurait être interprétée comme affaiblissant la protection offerte par les normes internationales du travail et les autres normes existantes.» Les directives se proposent d'aller au-delà des normes existantes.
58. Le vice-président du groupe des gens de mer propose de déplacer le paragraphe 8 proposé, qui deviendrait la première phrase du paragraphe 6. Il estime lui aussi que le membre de phrase «Elles fixent donc des objectifs vers lesquels tendre» devrait être supprimé. Par souci de cohérence, il propose également de remplacer «et dans les accords et politiques de l'OMI» par «et dans les cadres et accords internationaux de l'OMI» pour s'aligner sur les amendements apportés au paragraphe 5.
59. Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des armateurs approuvent cette proposition.
60. Le paragraphe 6 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 7

61. Le vice-président du groupe des gens de mer propose de remplacer «2018» par «2022», de sorte que les directives soient actualisées sur la base des derniers amendements apportés à la MLC, 2006.
62. Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des armateurs approuvent la proposition.
63. Le vice-président du groupe des gens de mer pense que le paragraphe 7 pourrait être l'emplacement approprié dans les directives pour encourager la ratification de la MLC, 2006.
64. Le groupe de travail tripartite mixte accepte d'ajouter une phrase à la fin du paragraphe, qui se lirait comme suit: «Tous les États Membres de l'OIT sont encouragés à ratifier et à mettre effectivement en œuvre la MLC, 2006.»
65. Le paragraphe 7 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 8

66. Au vu de la discussion sur le paragraphe 6, le paragraphe 8 est supprimé.

### Projet de paragraphe 9

67. Une représentante des armateurs du Royaume-Uni estime qu'il est préférable de se contenter de mentionner la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, telle qu'amendée en 2022, plutôt que d'en énumérer chaque principe. Étant donné qu'on ne dispose d'aucune preuve de travail des enfants en lien avec l'abandon des gens de mer, il est inutile, et il pourrait même être trompeur, d'attirer l'attention sur ce sujet.
68. Le vice-président du groupe des gens de mer déclare que, au vu du caractère normalisé du libellé du paragraphe et de l'importance accordée aux principes et droits fondamentaux au travail dans la section des directives intitulée «Cadre international», son groupe préfère s'en tenir à la formulation initiale.
69. Le vice-président gouvernemental dit lui aussi préférer le libellé original.
70. Le vice-président du groupe des armateurs propose d'ajouter, à la fin du paragraphe, une note de bas de page renvoyant à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail.
71. Il en est ainsi décidé.
72. Le paragraphe 9 est adopté, avec l'ajout de la note de bas de page.

### Projet de paragraphe 10

73. Le vice-président du groupe des armateurs signale que les États du pavillon et les États du port ont des responsabilités différentes et que, s'agissant de l'inspection, ils devraient être traités séparément. La validité de cinq ans du certificat de travail maritime devrait être prise en considération, compte tenu des effets que cela peut avoir en termes d'inspection.
74. Le vice-président du groupe des gens de mer dit pouvoir accepter le texte tel qu'établi par le Bureau, mais souhaite diviser le paragraphe en deux.
75. Le vice-président gouvernemental dit que son groupe préfère le texte original proposé par le Bureau.
76. La présidente propose de remplacer «Les États du pavillon et les États du port» par «Tous les États» et d'ajouter «, dans leur contexte respectif,» après «devraient».
77. Le paragraphe 10 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 11

78. Le vice-président du groupe des gens de mer propose de remplacer «Les autorités de l'État du pavillon et de l'État du port» par «Tous les États» pour s'aligner sur l'amendement apporté au paragraphe précédent.
79. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni propose de supprimer, dans la deuxième phrase, «simplement» avant «d'échange d'informations».
80. Le paragraphe 11 est adopté tel qu'amendé.

## Objet

### Projet de paragraphe 12

81. Le vice-président du groupe des armateurs dit que son groupe souhaite voir mentionnés, outre les États du port et les États du pavillon, les «États fournisseurs de main-d'œuvre».

82. Le vice-président du groupe des gens de mer considère que circonscrire les directives aux États du port et aux États du pavillon en limiterait la portée en excluant d'autres acteurs responsables et parties prenantes, comme les États fournisseurs de main-d'œuvre. Plutôt que d'allonger la liste, son groupe propose de supprimer «les autorités de l'État du port et de l'État du pavillon». L'orateur demande des éclaircissements au sujet de la définition du terme «acteurs responsables» et souhaite savoir s'il est couramment utilisé dans les textes de l'OIT.
83. Le secrétaire exécutif (OIT) explique que le terme «acteurs responsables» a été introduit par le groupe de travail par correspondance de l'OMI. Il appartient aux participants de décider s'ils souhaitent l'utiliser ou non.
84. Le vice-président gouvernemental explique que son groupe a débattu de l'éventuelle insertion de «États fournisseurs de main-d'œuvre» et de la définition de «acteurs responsables» et s'est demandé si le membre de phrase «lorsque ceux qui en avaient la responsabilité ne l'ont pas fait» pouvait être supprimé, étant donné que l'abandon, par définition, implique l'incapacité des acteurs responsables à régler la situation. Pour finir, le groupe gouvernemental a opté pour le maintien du texte tel que proposé par le groupe de travail par correspondance.
85. La représentante du gouvernement de l'Indonésie, soutenue par la représentante du gouvernement de la France, ajoute que les directives devraient porter spécifiquement sur la façon de traiter l'abandon lorsque les responsables ne sont pas en mesure de respecter leurs obligations. Le projet de paragraphe 14 énonce une liste des acteurs responsables.
86. Le vice-président du groupe des armateurs déclare que son groupe peut accepter la suppression de la référence aux «autorités de l'État du port et de l'État du pavillon» et serait disposé à retirer son amendement visant à insérer les «États fournisseurs de main-d'œuvre». Il n'y a abandon que lorsque les acteurs responsables manquent à leur devoir de les respecter. Le groupe des armateurs préférerait donc supprimer «lorsque ceux qui en avaient la responsabilité ne l'ont pas fait». Il souhaiterait également ajouter, dans la version anglaise du projet de directives, «of seafarers» après «abandonment» pour indiquer clairement que les directives portent sur l'abandon des gens de mer et non sur l'abandon des navires (sans objet en français).
87. Le vice-président du groupe des gens de mer approuve ces propositions, qui rendraient le texte plus clair et plus concis.
88. La représentante du gouvernement des Îles Marshall appuie aussi les amendements proposés. Le vice-président gouvernemental ajoute que son groupe peut accepter les propositions.
89. Le paragraphe 12 est adopté tel qu'amendé.

## Cadre international

### Projet de paragraphe 13

90. Le vice-président du groupe des armateurs propose, du fait que les «questions fréquentes» qui accompagnent la MLC, 2006, n'ont pas de caractère contraignant, de les supprimer de la liste énumérée dans le projet de paragraphe 13 et de les intégrer dans un paragraphe distinct ou d'y faire référence dans une note de bas de page.
91. Le vice-président du groupe des gens de mer fait observer que la section a pour sous-titre «Cadre international» et qu'il n'est pas spécifié si les documents répertoriés sont censés avoir un caractère contraignant. Il estime que les «questions fréquentes» semblent avoir leur place ici et propose d'ajouter la phrase «Le manuel intitulé *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) – Questions fréquentes* n'a pas de caractère contraignant.» au début de la note de bas de page explicative correspondante.

92. Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des armateurs approuvent cette proposition.
93. Le vice-président gouvernemental propose d'ajouter, par souci de clarté, «et ressources internationales» dans le sous-titre.
94. Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent cette proposition.
95. Le vice-président du groupe des gens de mer estime que la Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (Convention FAL) devrait être ajoutée à la liste pour ne pas donner l'impression que les directives ne s'appliqueraient qu'aux parties à la MLC, 2006. La convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930, telle que mentionnée dans le préambule de la MLC, 2006, et le protocole de 2014 s'y rapportant devraient aussi figurer dans la liste. La situation des gens de mer abandonnés, que les États du port obligent à rester à bord de leur navire et à y travailler pour en assurer l'entretien, sans percevoir de rémunération ni avoir la possibilité d'être rapatriés, et sans nourriture ni carburant, s'apparente à du travail forcé. Lorsqu'on fait référence à la MLC, 2006, il convient de citer expressément l'article V, paragraphe 7 (pas de traitement plus favorable): il est en effet impératif de rappeler que tous les gens de mer abandonnés sur quelque navire que ce soit doivent être rapatriés, et pas uniquement ceux qui sont à bord de navires auxquels un certificat de travail maritime a été délivré. La note de bas de page 1, qui attire l'attention sur des règles et normes spécifiques de la MLC, 2006, devrait aussi mentionner l'article III (droits et principes fondamentaux des gens de mer) et l'article V, paragraphe 7 (pas de traitement plus favorable).
96. Si le vice-président du groupe des armateurs dit pouvoir accepter l'ajout de la Convention FAL dans la liste, le vice-président gouvernemental, soutenu par la représentante du gouvernement de l'Indonésie et le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, explique que, pour sa part, le groupe gouvernemental a besoin de davantage de temps pour examiner la proposition, et demande des précisions sur l'application de la convention en cas d'abandon.
97. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni attire l'attention sur le fait que la définition d'«armateur» dans la Convention FAL diffère de celle de la MLC, 2006, ce qui pourrait poser problème si les deux instruments étaient cités à titre de référence dans les directives.
98. Le secrétaire général de la réunion (OMI) signale que, si la Convention FAL ne traite pas spécifiquement de l'abandon, la section 3, normes 3.10 et 3.10.2 de l'annexe de la convention font référence au rapatriement des gens de mer et à leur transit dans les ports au moment de la relève des équipages. La définition d'«armateur» dans la Convention FAL diffère en effet de celle de la MLC, 2006, mais cela ne devrait pas poser problème dans le contexte des directives.
99. Le vice-président du groupe des gens de mer accepte d'insérer la Convention FAL dans la liste des documents constituant un cadre contextuel pour les directives.
100. La représentante du gouvernement du Kenya constate que l'application de la Convention FAL pourrait poser problème à certains États. En Afrique, par exemple, il est courant de traiter non pas directement avec les armateurs, mais par l'intermédiaire «d'autres entités ou personnes», pratique énoncée dans la définition d'«armateur» de la MLC, 2006.
101. Le vice-président du groupe des armateurs juge logique d'insérer la Convention FAL dans la liste: elle régit l'arrivée, le séjour et le départ des gens de mer, d'où l'importance d'en tenir compte dans le projet de directives.

102. À l'issue de discussions informelles, et suite à de nouvelles informations fournies par l'OMI sur l'application de ladite convention, le vice-président gouvernemental déclare que son groupe peut accepter l'ajout de la Convention FAL dans la liste des documents figurant au paragraphe 13.
103. En ce qui concerne le travail forcé, une représentante des gens de mer du Royaume-Uni signale que la convention n° 29 de l'OIT s'inscrit de fait dans le champ d'application de la MLC, 2006, tout comme d'autres conventions fondamentales. Elle se demande si elle doit être mentionnée expressément dans la liste du paragraphe 13 ou s'il serait préférable de rappeler les articles de la MLC, 2006, qui renvoient à ces instruments.
104. Le vice-président du groupe des gens de mer tient à rappeler que les directives devraient insister sur le fait que l'abandon des gens de mer peut vite se muer en situation de travail forcé. Il conviendrait donc d'insérer une référence spécifique à la convention n° 29 de l'OIT et à son protocole de 2014.
105. La secrétaire générale de la réunion (OIT) rappelle que le travail forcé est une question cruciale pour l'OIT, au même titre que les autres principes et droits fondamentaux au travail, qui sont tous expressément mentionnés au paragraphe 9 du projet de directives et que tous les États Membres de l'OIT sont tenus de mettre en œuvre, qu'ils aient ou non ratifié les conventions fondamentales. Il convient donc d'envisager d'insérer dans la liste la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail.
106. Le vice-président du groupe des gens de mer déclare que, s'il ne voit pas d'objection à ce que la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail soit ajoutée à la liste, il note toutefois qu'elle fait référence à cinq instruments, qui sont indéniablement tous importants, mais dont certains présentent davantage d'intérêt que d'autres eu égard à la situation des gens de mer abandonnés. C'est pourquoi il conviendrait aussi de mentionner expressément la convention n° 29 de l'OIT et son protocole.
107. Le vice-président du groupe des armateurs accepte d'ajouter la convention n° 29 de l'OIT dans la liste pour souligner l'importance de prévenir les situations de travail forcé lorsque les gens de mer sont abandonnés.
108. Le vice-président gouvernemental, soutenu par les représentantes gouvernementales du Kenya et de l'Indonésie, préfère inclure la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, plutôt que de cibler expressément le travail forcé. Mentionner les deux ferait double emploi.
109. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni propose de répertorier chacune des conventions faisant référence aux principes et droits fondamentaux au travail.
110. Le vice-président du groupe des armateurs dit que son groupe peut appuyer l'insertion dans la liste à la fois de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et de la convention n° 29 de l'OIT. S'il admet que cela peut, dans une certaine mesure, faire double emploi, il juge nécessaire d'attirer l'attention sur le travail forcé, sans pour autant exclure les autres principes et droits fondamentaux.
111. La secrétaire générale de la réunion (OIT) rappelle la règle d'or à l'OIT, à savoir que les principes et droits fondamentaux au travail sont indissociables, sont interdépendants et se renforcent mutuellement. En mentionner un expressément donnerait l'impression fautive de le privilégier par rapport aux autres. Cela dit, il n'y a aucun inconvénient à mentionner la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, en attirant dans le même temps l'attention sur le travail forcé avec une référence spécifique à la convention n° 29 de l'OIT.
112. Il en est ainsi décidé.



- 113.** Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des armateurs appuient la proposition du groupe des gens de mer visant à ajouter une référence à l'article III et à l'article V, paragraphe 7, dans la liste des dispositions pertinentes énoncées à la note de bas de page 1. Le vice-président gouvernemental souhaite aussi ajouter une référence à la norme A1.4, paragraphe 5 c) vi).
- 114.** Il en est ainsi décidé.
- 115.** Le paragraphe 13 est adopté tel qu'amendé.

## Application

### Projet de paragraphe 14

#### Texte introductif proposé

- 116.** Le vice-président gouvernemental propose, du fait que les directives n'ont pas de caractère contraignant, que le texte introductif se lise comme suit: «Les présentes directives s'adressent», plutôt que «s'appliquent».
- 117.** Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent la proposition.
- 118.** Le texte introductif est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet d'alinéa a)

- 119.** Le vice-président du groupe des armateurs constate que l'alinéa a) fait référence à deux entités distinctes – les armateurs et les prestataires de garantie financière – et qu'il devrait donc être scindé en deux, l'alinéa a) devenant simplement: «a) aux armateurs;». Les prestataires de garantie financière feraient ainsi l'objet d'un nouvel alinéa qui viendrait s'insérer après l'alinéa a).
- 120.** Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent cette proposition.
- 121.** L'alinéa a) est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet de nouvel alinéa à la suite de l'alinéa a)

- 122.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose d'utiliser le libellé de la deuxième partie de l'alinéa a) tel que rédigé initialement, mais souhaite supprimer la référence à la MLC, 2006, au motif que la résolution A.930(22) de l'OMI, qui porte sur la garantie financière, est tout aussi pertinente. L'alinéa se lirait donc comme suit: «aux prestataires qui leur offrent une garantie financière pour leur permettre de respecter les obligations qui leur incombent à l'égard des gens de mer;».
- 123.** Le vice-président du groupe des armateurs approuve la suppression de la référence à la MLC, 2006. Il craint que la formulation «pour leur permettre de respecter les obligations qui leur incombent» ne crée un vide, le risque étant qu'aucune garantie financière ne soit fournie lorsque l'armateur n'est plus présent. Son groupe propose donc que l'alinéa se lise comme suit: «aux prestataires qui offrent une garantie financière en lien avec les obligations des armateurs;».
- 124.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette proposition.
- 125.** Le vice-président gouvernemental se dit préoccupé par le fait que, au cas où l'armateur ne soit plus présent, les gouvernements soient sollicités pour traiter la situation des gens de mer abandonnés, en utilisant pour ce faire l'argent des contribuables. Les gouvernements doivent

pouvoir récupérer ces fonds quelque part. Dans sa formulation actuelle, le paragraphe ne prend pas en considération ce cas de figure.

- 126.** Le vice-président du groupe des armateurs déclare que la garantie financière prévue par la norme A2.5.2 de la MLC, 2006, est très spécifique. Cette norme assure clairement un accès direct à une garantie financière pour couvrir les salaires en suspens des gens de mer, sans qu'il soit nécessaire de passer par un intermédiaire. L'alinéa doit être aussi clair et simple que possible sur ce point. Si les contributions des gouvernements vont au-delà de ce qui est prescrit par la norme A2.5.2, il existe effectivement des moyens de recouvrer les frais encourus, y compris en intentant une action en justice ou en vendant le navire aux enchères.
- 127.** Le vice-président gouvernemental déclare que son groupe peut accepter l'alinéa proposé par le groupe des armateurs, à condition que les directives contiennent une disposition prévoyant que l'État a le droit de recouvrer les frais qu'il a engagés pour satisfaire les besoins et protéger les droits des gens de mer.
- 128.** L'alinéa *a) bis* est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet d'alinéa *b)*

- 129.** Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des armateurs approuvent l'alinéa *b)* proposé.
- 130.** Le vice-président du groupe des gens de mer signale qu'il convient de préciser que l'alinéa s'applique à tous les États du pavillon, et pas uniquement à ceux qui sont parties à la MLC, 2006. Son groupe souhaite donc remplacer «aux États du pavillon» par «à tous les États du pavillon, y compris ceux» pour garantir à l'alinéa un champ d'application plus large que celui de la MLC, 2006.
- 131.** Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président gouvernemental approuvent cette proposition.
- 132.** L'alinéa *b)* est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet d'alinéa *c)*

- 133.** Le secrétaire exécutif (OIT) présente les modifications proposées par le Bureau pour aligner les directives sur les récents amendements apportés à la MLC, 2006, en tenant compte du nouveau paragraphe 9 qui a été ajouté à la norme A2.5.1 sur le rapatriement.
- 134.** Le vice-président du groupe des armateurs précise que le terme «territoire» doit être compris dans le sens d'«eaux territoriales». Son groupe souhaite remplacer «aux États du port» par «à tous les États du port, y compris ceux», sur le modèle de l'amendement précédent apporté à l'alinéa *b)*.
- 135.** Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent cette proposition.
- 136.** L'alinéa *c)* est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet d'alinéa *d)*

- 137.** Le secrétaire exécutif (OIT) présente les notes de bas de page ajoutées par le Bureau à l'alinéa *d)*, dont le but est de provoquer le débat sur la possibilité d'intégrer le critère de résidence, mais aussi de nationalité, pour assurer la cohérence avec certaines dispositions de la MLC, 2006.
- 138.** Le vice-président du groupe des armateurs propose, pour se calquer sur les amendements précédents, de remplacer «aux États dont les gens de mer» par «à tous les États dont les gens de

mer». Il propose aussi de remplacer, dans la version anglaise, «a national» par «nationals» (sans objet en français).

139. Le vice-président du groupe des gens de mer approuve ces propositions. Il suggère d'ajouter «notamment» avant «la MLC, 2006» et «, ou des résidents» après «sont des nationaux».
140. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni propose d'utiliser le même libellé que celui de la règle 5.3 de la MLC, 2006, à savoir ajouter, après «sont des nationaux», «, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire». La représentante du gouvernement de l'Indonésie demande des éclaircissements sur ce point, vu que la règle 5.3 porte, entre autres sujets, sur la protection sociale, mais pas sur le rapatriement.
141. La secrétaire du groupe des armateurs cite le cas des gens de mer de Kiribati, dont 200 ont été abandonnés à l'étranger par leur pays de nationalité durant la pandémie de COVID-19 et qui sont restés bloqués dans des conditions désastreuses pendant deux ans, sans avoir la possibilité de rentrer chez eux. Les directives doivent aborder la question de la responsabilité qu'ont les pays de nationalité de rapatrier leurs gens de mer abandonnés.
142. La présidente signale que, compte tenu du caractère contraignant des directives, la formulation «s'efforcer de faciliter leur rapatriement» devrait être acceptable par toutes les parties.
143. Il en est ainsi décidé.
144. L'alinéa *d)* est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet de nouvel alinéa à la suite de l'alinéa *d)*

145. Le secrétaire exécutif (OIT) suggère que le groupe de travail envisage l'ajout d'un nouvel alinéa portant sur l'État dans lequel opèrent les services de recrutement et de placement chargés du placement des gens de mer.
146. Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette idée, précisant que les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement sont une partie prenante de plus, qui doit aussi figurer dans le nouvel alinéa.
147. Le vice-président du groupe des armateurs se demande si les services de recrutement et de placement relèvent du champ d'application du paragraphe.
148. La présidente confirme que les services de recrutement et de placement ont la responsabilité de protéger les gens de mer; il serait donc approprié de les intégrer dans la liste des parties prenantes figurant au paragraphe 14.
149. Le vice-président du groupe des armateurs se demande s'il est opportun de préciser que l'alinéa ne s'applique qu'aux services de recrutement et de placement opérant dans des États liés par la MLC, 2006.
150. La présidente explique que le système de protection ne s'applique qu'en vertu de la MLC, 2006, mais que les directives s'appliquent à tous les pays, qu'ils aient ou non ratifié la MLC, 2006.
151. La secrétaire du groupe des armateurs dit que les gens de mer sont souvent recrutés par des agents sans scrupules opérant dans des États qui ne sont pas parties à la MLC, 2006, dont il devrait pourtant être tenu compte dans l'alinéa.
152. Le vice-président gouvernemental partage ce point de vue. Son groupe, qui trouvait préoccupant que les services de recrutement et de placement n'entrent pas dans le champ d'application du projet de directives initial, se dit rassuré par le nouvel alinéa proposé, qui répond à ses préoccupations.

- 153.** La représentante du gouvernement de la Belgique fait observer que les services de recrutement et de placement, de même que les États dans lesquels ils opèrent, sont aussi des parties prenantes à prendre en considération. Elle propose de formuler l'alinéa comme suit: «aux services de recrutement et de placement ainsi qu'aux États dans lesquels ils opèrent;».
- 154.** Le vice-président du groupe des armateurs souhaite ajouter, après «aux services de recrutement et de placement», «chargés du placement des gens de mer à bord des navires».
- 155.** L'alinéa *d) bis* est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet d'alinéa e)

- 156.** Le vice-président du groupe des gens de mer estime que, dans le cadre de discussions tripartites, l'alinéa ne devrait pas mentionner uniquement les «autres parties prenantes», mais les «partenaires sociaux et autres parties prenantes». À la fin de l'alinéa, «contribuer au processus» devrait être remplacé par «faciliter le règlement des cas d'abandon de gens de mer».
- 157.** Le vice-président du groupe des armateurs approuve ces propositions.
- 158.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, soutenu par la représentante du gouvernement de l'Indonésie, propose de remplacer «aux partenaires sociaux et» par «aux gens de mer, aux organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et». Il est en effet particulièrement important d'intégrer les gens de mer, car c'est bien l'abandon des gens de mer qui est le sujet des directives, et il est primordial de les associer au règlement des cas d'abandon qui les concernent.
- 159.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'insérer «représentants des» avant «organisations d'armateurs et de gens de mer». L'alinéa se lirait donc comme suit: «aux gens de mer, aux représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et aux autres parties prenantes qui sont en mesure de faciliter le règlement des cas d'abandon de gens de mer.»
- 160.** Il en est ainsi décidé.
- 161.** L'alinéa *e)* est approuvé tel qu'amendé.
- 162.** Le paragraphe 14 est adopté dans son intégralité, tel qu'amendé.

## Définition

### Projet de paragraphe 15

- 163.** Le vice-président du groupe des armateurs attire l'attention sur l'emploi, dans la version anglaise, de «shall» et «should» (sans objet en français) dans le contexte des directives, qui n'ont pas de caractère contraignant. En ce qui concerne le paragraphe 15, son groupe propose de remplacer, dans la version anglaise, «According to the MLC, 2006» par «The MLC, 2006 states that» (sans objet en français), puis de mettre le reste du paragraphe entre guillemets pour montrer qu'il s'agit d'une citation directe de la MLC, 2006.
- 164.** Le vice-président gouvernemental approuve cette proposition. S'il convient d'éviter l'emploi de «shall» et «should» dans des directives, le libellé doit en revanche être reproduit à la lettre s'il s'agit d'une citation directe de la MLC, 2006.
- 165.** Le vice-président du groupe des gens de mer juge nécessaire de se pencher sur la note de bas de page 7, qui contient la proposition du secrétariat visant à insérer une référence à la MLC, 2006. Il importe de faire observer que la définition s'applique à tous les pays, qu'ils aient ou non ratifié

la MLC, 2006. La conjonction «ou» devrait être ajoutée à la fin de l'alinéa a) pour s'aligner sur le libellé de la MLC, 2006.

- 166.** Se référant à la note de bas de page 8, le vice-président du groupe des armateurs considère que le mot «universellement» est trop ambitieux et qu'il devrait être supprimé. Il fait observer que les États parties à la MLC, 2006, n'ont pas tous ratifié l'ensemble des amendements portant sur l'abandon.
- 167.** Il en est ainsi décidé.
- 168.** Le paragraphe 15 est adopté tel qu'amendé.

## Principes et responsabilités

### Projet de paragraphe 16

- 169.** Le vice-président du groupe des armateurs estime que le paragraphe pourrait être simplifié. Son groupe propose de supprimer les membres de phrase «de prendre des dispositions pour organiser le rapatriement des gens de mer et d'en assumer les frais» et «en vertu de leur contrat de travail et». Il propose aussi d'ajouter «et de couvrir d'autres besoins en vertu» avant «de la MLC, 2006» et de supprimer la fin du paragraphe après «de la MLC, 2006,», à savoir «et de subvenir à leurs besoins essentiels, y compris les soins médicaux».
- 170.** Le vice-président du groupe des gens de mer n'approuve pas ces changements. Les directives sont censées décrire amplement les obligations et des responsabilités. Si l'orateur salue les efforts visant à simplifier le texte, il estime que les amendements proposés n'offriraient pas suffisamment de précisions sur les responsabilités incombant à ceux qui seront chargés de mettre en œuvre les directives. Ces dernières devraient aller au-delà de ce que prévoit la MLC, 2006. En ce qui concerne les soins médicaux, les armateurs devraient être tenus de les fournir aux gens de mer non seulement jusqu'à leur rapatriement, mais aussi jusqu'à leur rétablissement complet.
- 171.** Le vice-président gouvernemental souscrit aux vues du groupe des gens de mer. S'il est souhaitable que les directives soient brèves, claires et concises, il faut se garder de les simplifier à l'extrême. Il convient de maintenir la référence aux dispositions à prendre pour organiser le rapatriement et en assumer les frais. Invoquer en permanence la MLC, 2006, risque de rendre les directives trop restrictives. La représentante du gouvernement de l'Indonésie, soutenue par le représentant du gouvernement des Philippines, ajoute que, dans un contexte de pandémie mondiale, il est particulièrement important de faire expressément référence aux soins médicaux.
- 172.** Le vice-président du groupe des armateurs déclare que la section intitulée «Principes et responsabilités» fait référence à des dispositions préexistantes. Des recommandations seront formulées en détail dans une section ultérieure des directives.
- 173.** La secrétaire du groupe des armateurs ajoute que, selon les amendements de 2022 à la MLC, 2006, lorsque l'armateur n'est plus présent, c'est à l'autorité de l'État du port qu'incombe la responsabilité de fournir des soins médicaux. Le membre de phrase «et de couvrir d'autres besoins en vertu de la MLC, 2006» renforcerait la disposition des directives traitant des soins médicaux en apportant davantage de clarté.
- 174.** L'observateur gouvernemental de la Norvège signale que le paragraphe examiné porte sur les responsabilités des armateurs, non sur celles des États du port. Son gouvernement appuie le libellé original.
- 175.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose de remplacer, dans la version anglaise, «the liable entity» par «liable» (sans objet en français) et de conserver les mesures énumérées.

- 176.** Il en est ainsi décidé.
- 177.** Le vice-président du groupe des gens de mer déclare que la section des directives intitulée «Principes et responsabilités» devrait avoir une portée plus large que celle de la MLC, 2006. La responsabilité de l'armateur en matière de rapatriement est codifiée non seulement dans le contrat d'engagement maritime en vertu de la MLC, 2006, mais aussi plus largement dans le contrat de travail des gens de mer. Les mots «ou du contrat d'engagement maritime» devraient donc être ajoutés après «de leur contrat de travail».
- 178.** Il en est ainsi décidé.
- 179.** La représentante du gouvernement des Îles Marshall propose de supprimer le membre de phrase «autres besoins en vertu de la MLC, 2006», mais dit vouloir conserver la référence aux soins médicaux à la fin du paragraphe.
- 180.** Le vice-président gouvernemental, le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent ces propositions.
- 181.** Le paragraphe 16 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 17

- 182.** Le vice-président du groupe des armateurs déclare qu'en matière de garantie financière il existe trois différentes catégories de navires que les États du pavillon doivent prendre en compte: ceux qui sont couverts par la MLC, 2006; ceux qui sont couverts par la «clause de traitement non moins favorable»; et ceux qui sont couverts par la résolution A.930(22) de l'OMI. Le paragraphe devrait être reformulé pour rendre compte de ces trois cas de figure.
- 183.** Le vice-président du groupe des gens de mer reconnaît que le paragraphe mérite d'être remanié. Les États du pavillon doivent mettre en place un dispositif de contrôle ainsi qu'un mécanisme d'enquête et d'établissement de rapports pour remédier aux situations où les armateurs ne s'acquittent pas de leurs obligations et où il n'existe pas de garantie financière. En outre, lors des contrôles effectués par l'État du port, il convient de vérifier la validité des certificats de garantie financière, plutôt que de s'en remettre aux certificats de travail maritime, qui sont valables cinq ans. La référence à la MLC, 2006, devrait être élargie; la résolution A.930(22) de l'OMI énonce la nécessité de contrôler la validité de la garantie financière.
- 184.** Le secrétaire exécutif (OIT) appelle l'attention sur la note de bas de page 10, dans laquelle le Bureau propose d'envisager l'inclusion, dans les directives, d'une indication sur la périodicité des contrôles recommandée, laquelle pourrait être formulée comme suit: «Les États du pavillon sont encouragés à vérifier chaque année la validité de la garantie financière requise.»
- 185.** Le vice-président gouvernemental rappelle que la pandémie de COVID-19 a mis en évidence le problème que pose l'absence de garantie financière telle que prescrite par la MLC, 2006. Si les contrôles de validité de la garantie financière étaient intégrés dans la vérification quinquennale des certificats de travail maritime, les garanties financières échues pourraient passer inaperçues. Il convient donc effectivement d'examiner la périodicité requise pour la vérification de la garantie financière, compte tenu que les circonstances à prendre en considération varient d'un pays à l'autre. Les directives devraient offrir une certaine souplesse, plutôt que d'imposer une vérification annuelle.
- 186.** La présidente propose de remplacer «vérifier chaque année» par «vérifier régulièrement». La représentante du gouvernement de la France approuve cette proposition.
- 187.** À la demande du vice-président du groupe des armateurs, les représentants des gouvernements de la France, de la Grèce, des Îles Marshall, du Libéria et du Panama décrivent comment les

autorités de leur pays gèrent les situations dans lesquelles des armateurs ne disposent pas d'une garantie financière valide. En France, les contrôles sont effectués lors des inspections par l'État du pavillon en vertu de la MLC, 2006, qui ont lieu tous les deux ans et demi. Ces contrôles consistent en une inspection combinée portant sur 16 points devant faire l'objet d'une certification et qui ne peuvent être vérifiés séparément. En Grèce, les prestataires de garantie financière sont tenus d'informer l'autorité compétente en cas d'expiration ou de retrait d'un certificat. Aux Îles Marshall, un dialogue s'engage avec l'armateur; si ce dernier n'est pas en mesure de fournir la garantie financière nécessaire à l'immatriculation du navire, le pavillon marshallais lui sera retiré. Au Libéria, lorsque les armateurs renouvellent d'autres contrats d'assurance responsabilité civile, ils sont tenus de fournir un certificat de garantie financière. Le fait de ne pas satisfaire à cette obligation dans un délai donné entraînera l'annulation de leur certificat de travail maritime. Au Panama, l'incapacité de reconduire des garanties de sécurité financière ayant expiré entraînera la radiation du navire.

- 188.** Le vice-président du groupe des gens de mer signale qu'un dispositif de garantie financière devrait être en place dans tous les États, et pas uniquement dans les États parties à la MLC, 2006. C'est pourquoi il suggère de remplacer «répondant aux prescriptions de la MLC, 2006,» par «, qui réponde notamment aux prescriptions de la MLC, 2006,». L'absence de certificat de garantie financière valide devrait entraîner le retrait du certificat de travail maritime par l'État du pavillon. Il conviendrait d'ajouter une phrase à la fin du paragraphe encourageant les États du pavillon à contrôler régulièrement la validité du certificat de garantie financière requis durant la période de validité de la certification pertinente par l'État du pavillon.
- 189.** Un représentant des armateurs des États-Unis d'Amérique explique que, lors des négociations concernant les amendements de 2014 à la MLC, 2006, une discussion avait eu lieu pour savoir si les États du pavillon devaient être tenus de délivrer des certificats attestant de l'existence d'une garantie financière. Or, il a été estimé que cela représentait une charge administrative trop lourde. Résultat: les navires continuent à faire du commerce sans certificat de garantie financière valide. On ne résoudra pas le problème du contrôle de la sécurité financière des gens de mer abandonnés tant que les États du pavillon ne seront pas disposés à répondre à la question de savoir pourquoi ils laissent cette situation perdurer.
- 190.** Le projet de paragraphe 17 est remanié par le Bureau au vu de ce qui précède, avant d'être soumis pour examen au groupe de travail tripartite mixte.
- 191.** Le vice-président du groupe des armateurs préfère s'en tenir au libellé initial «vérifier chaque année», plutôt que «vérifier régulièrement» comme proposé précédemment. Il propose aussi d'ajouter deux phrases à la fin du paragraphe, qui se liraient comme suit: «Le dispositif de la résolution A.930(22) de l'OMI recommande aux États du pavillon de veiller à ce qu'un mécanisme de garantie financière soit en place. Les États du port sont encouragés à prêter une attention particulière à la période de validité de la garantie financière lorsqu'ils procèdent à la vérification des documents pertinents lors des inspections.» Au vu de ces amendements, la note de bas de page 15 n'a plus de raison d'être.
- 192.** Le vice-président du groupe des gens de mer salue et appuie ces propositions.
- 193.** Le vice-président gouvernemental explique que son groupe ne souhaite pas imposer une vérification annuelle, mais plutôt accorder une certaine souplesse aux États du pavillon en leur laissant le choix de la périodicité des contrôles. Il juge «annuel» trop restrictif, c'est pourquoi son groupe préférerait «régulièrement», comme proposé par le Bureau. Certains gouvernements effectuent des contrôles au moins une fois par an, tandis que d'autres n'ont pas les ressources pour mener des contrôles annuels.

194. La secrétaire générale de la réunion (OIT) rappelle que les directives n'ont pas de caractère contraignant et qu'elles offrent donc par nature une certaine marge de manœuvre eu égard à leur application. Mais elles n'en doivent pas moins être aisément compréhensibles.
195. Le vice-président du groupe des armateurs déclare que laisser trop de latitude quant à la périodicité des contrôles des certificats de garantie financière n'améliorerait pas la situation des gens de mer. L'emploi de «encouragés» devrait offrir suffisamment de souplesse. Il propose le libellé «au moins chaque année».
196. Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent cette proposition.
197. Le vice-président gouvernemental propose de supprimer «période de» dans la nouvelle phrase proposée par le groupe des armateurs concernant les États du port. Une nouvelle phrase pourrait être ajoutée, libellée comme suit: «Les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents sont encouragés à vérifier régulièrement que l'assurance offerte par ces services est toujours valide.»
198. Le vice-président du groupe des armateurs signale que la formulation utilisée dans la MLC, 2006, au sujet de la vérification de la garantie financière par l'État du port est «période de validité».
199. Le représentant du gouvernement de la Grèce estime que ce n'est pas aux agents chargés du contrôle par l'État du port qu'incombe l'obligation de juger si la période de validité du certificat est acceptable ou non; ils devraient simplement être tenus de vérifier que le certificat est valide. Les mots «période de» devraient donc être supprimés.
200. Le vice-président du groupe des armateurs répète que, en vertu de la MLC, 2006, les États du port sont tenus de vérifier la «période de» validité, et non la validité des certificats de garantie financière. Un représentant des armateurs des États-Unis ajoute que la validité de l'assurance intéresse les États du pavillon. Vérifier la validité des certificats d'assurance ne relève pas de la compétence des autorités de l'État du port.
201. La secrétaire du groupe des armateurs attire également l'attention sur l'alinéa *h*) de l'annexe A2-I de la MLC, 2006, qui prévoit que le certificat de garantie financière doit inclure «la durée de validité de la garantie financière».
202. Le vice-président du groupe des gens de mer fait observer que l'alinéa *h*) de l'annexe A2-I devrait être lu en lien avec l'alinéa *i*), qui préconise «une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A2.5.2». En outre, le cadre international présenté au paragraphe 11 des directives actuelles englobe les Directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (deuxième édition révisée, 2021), qui énoncent que, pour tous les navires, les agents chargés du contrôle par l'État du port sont tenus de vérifier «les documents pertinents confirmant qu'une garantie financière a été fournie». Pour les navires devant être certifiés, ils doivent vérifier «le certificat ou autre preuve documentaire valide de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie». L'expression «période de validité» est donc trop restrictive.
203. La secrétaire du groupe des armateurs explique que, en ajoutant le membre de phrase «, conformément à l'annexe A2-I de la MLC, 2006, et aux Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (deuxième édition révisée, 2021)» après «lors des inspections», on aurait toutes les informations pertinentes. Ainsi, «période de» pourrait être supprimé.
204. Il en est ainsi décidé.



- 205.** Le vice-président du groupe des armateurs se réfère à la nouvelle phrase proposée par le groupe gouvernemental. Les services de recrutement et de placement ont l'obligation d'avoir une assurance valide. Il ne suffit pas d'«encourager» les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents à respecter cette obligation. Le membre de phrase «Les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents sont encouragés à vérifier» pourrait donc être remplacé par «Il est rappelé aux États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents qu'ils sont tenus de vérifier».
- 206.** La secrétaire générale de la réunion (OIT) approuve cette proposition. Les directives ne sauraient tirer vers le bas les obligations préexistantes.
- 207.** Le vice-président du groupe des gens de mer estime que la nouvelle phrase proposée par le groupe gouvernemental n'a pas sa place dans ce paragraphe. Si elle devait être maintenue, peut-être sous la forme d'un nouveau paragraphe qui viendrait s'insérer après le paragraphe 17, il conviendrait de remplacer «l'assurance offerte par ces services est toujours valide» par «le système de protection relevant de ces services est toujours en place», dans un souci de conformité avec la terminologie utilisée dans la MLC, 2006.
- 208.** Les paragraphes 17 et 17 *bis* sont adoptés tels qu'amendés.

### Projet de paragraphe 18

#### Texte introductif proposé

- 209.** Le vice-président du groupe des armateurs dit que le chapeau devrait préciser que «les obligations énoncées ci-dessus» se réfèrent aux cas d'abandon.
- 210.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose une autre formulation, à savoir «les obligations énoncées au paragraphe 16».
- 211.** Le texte introductif est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet d'alinéa a)

- 212.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni souhaite remplacer «de la possibilité» par «de leur droit».
- 213.** Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent cette proposition.
- 214.** L'alinéa a) est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet d'alinéa b)

- 215.** Le vice-président du groupe des armateurs dit qu'il convient de citer expressément le paragraphe 5 de la norme A2.5.1 de la MLC, 2006, qui prévoit que les États du pavillon doivent organiser le rapatriement des gens de mer lorsque l'armateur omet de le faire. Des dispositions équivalentes extraites d'autres instruments, y compris la résolution A.930(22) de l'OMI, devraient également être citées, de manière à élargir la portée de l'alinéa au-delà de ce que prévoit la MLC, 2006.
- 216.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette idée. Par souci de cohérence, il conviendrait de modifier le membre de phrase «l'État dont les gens de mer sont ressortissants» (de même que chacune de ses occurrences dans le document) pour l'aligner sur le paragraphe 14 d). La hiérarchie des responsabilités devrait se présenter comme suit: armateurs, États du pavillon, États du port, États fournisseurs de main-d'œuvre. S'ils ont omis de vérifier la validité du certificat de garantie financière à l'arrivée du navire, les États du port ont une

responsabilité envers les gens de mer qui seraient abandonnés par la suite sur ce navire. Les mots «de l'État du port et» devraient être déplacés pour venir s'insérer avant «de l'État dont les gens de mer sont des nationaux».

- 217.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni souhaite ajouter, à la dernière ligne de la version anglaise de l'alinéa, «to» avant «assist» (sans objet en français).
- 218.** L'alinéa *b)* est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet d'alinéa *c)*

- 219.** Le vice-président du groupe des armateurs dit que l'alinéa devrait être reformulé, car il traite des «navires», plutôt que des gens de mer. Les gens de mer doivent toujours rester la priorité dans les directives. Au cours des dernières années, on a recensé des cas de gens de mer qui n'ont pas été autorisés à quitter leur navire abandonné, attendant parfois des mois, voire des années, avant d'être rapatriés. Le principal problème est d'évacuer les gens de mer du navire abandonné, et non d'assurer la sécurité et la sûreté du navire. Confisquer les passeports des membres d'un équipage international et les forcer à rester à bord s'apparente à du travail forcé.
- 220.** Le vice-président du groupe des gens de mer admet que le paragraphe devrait expressément traiter des besoins des gens de mer et des navires sur lesquels ils travaillent. Les mesures que doivent prendre les États du port, telles qu'énoncées au sous-alinéa *i)*, donnent l'impression que c'est à l'État du port qu'incombe dans une certaine mesure la responsabilité de présumer qu'un navire a été abandonné. Les droits et obligations des gens de mer et de leurs représentants devraient être mentionnés dans ce sous-alinéa. Pour ce qui est du sous-alinéa *ii)*, suite à la discussion sur les certificats de garantie financière, les États du port devraient être tenus de vérifier la validité du certificat de garantie financière avant d'autoriser des navires à mouiller dans l'un de ses ports. Il devrait également être clairement énoncé que le prestataire de la garantie financière est l'entité chargée du paiement des salaires des gens de mer abandonnés.
- 221.** Le secrétaire général de la réunion (OMI) explique que, lorsque le groupe de travail par correspondance de l'OMI a rédigé ce paragraphe, il entendait veiller à ce que les gens de mer aient accès à tout ce dont ils ont besoin (carburant, électricité, nourriture, eau potable) durant leur séjour à bord; en outre, le navire devrait être entretenu, et les gens de mer abandonnés, logés à bord.
- 222.** Une représentante des armateurs du Royaume-Uni dit que les gens de mer abandonnés doivent bien évidemment bénéficier de conditions de vie adéquates à bord du navire, l'objectif premier étant de les faire évacuer du navire aussi rapidement que possible.
- 223.** Sur proposition du vice-président du groupe des armateurs et du vice-président du groupe des gens de mer, le groupe de travail tripartite mixte accepte de créer un groupe de rédaction informel qui sera chargé de réviser l'alinéa proposé.
- 224.** La version révisée de l'alinéa *c)* proposé, qui contient une liste de sept mesures que devront, au minimum, prendre les États du port pour faciliter le règlement des cas d'abandon, est ensuite soumise au groupe de travail tripartite mixte.
- 225.** Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent la version révisée du texte présentée par le groupe de travail tripartite mixte.
- 226.** Le vice-président gouvernemental dit que son groupe souhaite ajouter, dans le sous-alinéa *i)*, le mot «injustifiée» après «raison» et remplacer, dans la version anglaise, «as necessary» par «if necessary» (sans objet en français).
- 227.** Le vice-président du groupe des gens de mer se dit préoccupé par l'ajout de «injustifiée».

- 228.** La présidente demande si le groupe gouvernemental peut fournir des exemples de raison justifiée de ne pas permettre le rapatriement de gens de mer abandonnés.
- 229.** Le représentant du gouvernement de la Pologne déclare que, si les gouvernements s'engagent à organiser rapidement le rapatriement des gens de mer abandonnés, le rapatriement n'est pas nécessairement opportun dans le cas où un marin abandonné aurait enfreint la loi de l'État du port. Dans sa version actuelle, le sous-alinéa n'offre aucune souplesse.
- 230.** Le vice-président du groupe des armateurs rappelle que les directives n'ont pas de caractère contraignant et qu'elles sont, par nature, flexibles. Il existe de multiples exemples dans la pratique de vides juridiques et d'exceptions que peuvent faire valoir les États pour justifier leur refus de rapatrier des gens de mer, ce qui entraîne de graves traumatismes et une profonde souffrance pour les gens de mer concernés et leur famille. Les directives ne devraient en aucun cas laisser la porte ouverte à ces éventualités. C'est pourquoi le groupe des armateurs s'oppose à l'ajout de «injustifiée».
- 231.** Le vice-président du groupe des gens de mer se fait l'écho de ces préoccupations, précisant que les gens de mer en question ont bien été abandonnés, et non détenus au motif qu'ils auraient enfreint la législation locale.
- 232.** La présidente se demande si la suppression du membre de phrase «et ne pas refuser pour quelque raison que ce soit» répondrait aux préoccupations de toutes les parties.
- 233.** Le vice-président du groupe des armateurs dit que, dans un esprit de compromis, son groupe est prêt à accepter la suppression de «pour quelque raison que ce soit».
- 234.** Il en est ainsi décidé.
- 235.** La représentante du gouvernement de la Belgique s'inquiète de l'idée de «faire appel aux autorités garantes locales». Si les intéressés ne sont pas classés comme gens de mer, ils ne seront pas couverts par les dispositions de la MLC, 2006. Le gouvernement de la Belgique ne saurait accepter l'éventualité que des ressortissants belges soient contraints de rester et de travailler à bord d'un navire abandonné en vertu de la législation de l'État du pavillon, sur laquelle la Belgique n'a aucun droit de regard. En outre, se pose la question de savoir quelles lois devraient leur être appliquées dans le cas où le navire abandonné se verrait retirer son pavillon.
- 236.** Un représentant des armateurs de la Suisse dit qu'en cas de privation de liberté, si les travailleurs concernés ne sont pas considérés comme des gens de mer ou qu'ils ne sont pas couverts par la MLC, 2006, ils seront soumis à la législation de l'État du port. En cas de retrait du pavillon, le navire deviendrait apatride et relèverait donc de l'autorité et de la juridiction du pays où il se trouve. Les gens de mer ayant été abandonnés ne doivent pas avoir à faire les frais d'une situation dont ils ne sont pas responsables. Envoyer un équipage de remplacement ne ferait qu'aggraver le problème de l'abandon. L'emploi de l'expression «au besoin» devrait répondre à toutes les préoccupations.
- 237.** Le vice-président du groupe des gens de mer appuie ces commentaires.
- 238.** La représentante du gouvernement de la Belgique dit que, aux termes du présent sous-alinéa, rien n'empêche de faire venir un équipage de remplacement. Le libellé actuel laisse ouverte la possibilité que des ressortissants de l'État du port qui ne sont pas des gens de mer soient contraints de travailler à bord d'un navire et soumis à la législation de l'État du pavillon. Le gouvernement belge ne saurait cautionner des directives qui envisagent une telle éventualité.
- 239.** Le secrétaire général de la réunion (OMI) propose de supprimer le membre de phrase «soient soumis à la législation de l'État du pavillon».

240. Il en est ainsi décidé.
241. Le vice-président gouvernemental dit que son groupe souhaite ajouter, au début du sous-alinéa iv), «immédiatement» après «informer». Il propose également d'ajouter, après «sur leur territoire,», le membre de phrase «ainsi que les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents,».
242. Il en est ainsi décidé.
243. Le vice-président gouvernemental souhaite ajouter un nouveau sous-alinéa viii), qui se lirait comme suit: «prêter une attention particulière à la période de validité de la garantie financière lorsqu'il procède à la vérification des documents pertinents lors des inspections.»
244. Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer rappellent que la question de la vérification de la validité des certificats de garantie financière a déjà été traitée précédemment dans les directives et qu'elle n'a pas sa place dans ce paragraphe consacré aux mesures à prendre quand un cas d'abandon se trouve déjà à un stade avancé.
245. La proposition d'ajouter un nouveau sous-alinéa viii) est donc rejetée.
246. L'alinéa c) est approuvé tel qu'amendé.

#### Projet d'alinéa d)

247. Le vice-président du groupe des armateurs estime qu'il serait plus approprié que le texte de l'alinéa d) devienne un nouveau paragraphe qui viendrait s'insérer après le paragraphe 18.
248. Il en est ainsi décidé.
249. Le paragraphe 18 est adopté dans son intégralité, tel qu'amendé.

#### Projet de nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 18

250. Sur proposition du vice-président du groupe des armateurs, le texte proposé précédemment en tant que paragraphe 18 d) devient un nouveau paragraphe, qui vient s'insérer après le paragraphe 18. Le vice-président du groupe des armateurs propose en outre d'ajouter, à la fin du paragraphe, «notamment» avant «par la MLC, 2006».
251. La représentante du gouvernement de l'Inde propose d'ajouter, après «sur leur territoire,», le membre de phrase «ainsi que les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents» et de remplacer «coopèrent» par «devraient coopérer».
252. Il en est ainsi décidé.
253. Le paragraphe 18 *bis* est adopté tel qu'amendé.

## Procédure à suivre

### Procédure générale

#### Projet de paragraphe 19

254. Le vice-président du groupe des armateurs propose d'ajouter, dans la deuxième phrase, «compétente» après «autorité» et, dans la version anglaise, «an» avant «investigation» (sans objet en français). La note de bas de page 22 ne devrait pas faire mention uniquement des organisations d'armateurs, mais aussi des organisations de gens de mer.

- 255.** Le secrétaire général de la réunion (OMI) fait observer qu'à l'OMI c'est le terme «administration» qui est normalement utilisé. Le groupe de travail tripartite mixte convient d'employer «autorité compétente» dans l'ensemble du document.
- 256.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve les amendements proposés et suggère de mentionner également les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement, en alignant le libellé sur celui adopté dans les autres sections du document. Les «organisations de bien-être des gens de mer» devraient être ajoutées à la liste des parties que l'État du port doit informer en cas d'abandon.
- 257.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni propose de remplacer, dans la version anglaise, «parties involved» par «parties concerned» (sans objet en français).
- 258.** Il en est ainsi décidé.
- 259.** La représentante du gouvernement des Îles Marshall, soutenue par le représentant du gouvernement de l'Argentine, se dit préoccupée par le paragraphe proposé: en vertu de la MLC, 2006, si un armateur ne respecte pas ses obligations, c'est d'abord à l'État du pavillon qu'incombe la responsabilité de s'occuper des gens de mer. L'État du pavillon devrait être le premier informé d'une situation d'abandon et en assumer au premier chef la responsabilité. Dans la pratique, c'est souvent l'ITF qui signale les cas d'abandon, et non l'État du port.
- 260.** Le vice-président gouvernemental dit que, si l'autorité d'un État du port constate un cas d'abandon, elle doit en informer l'État du pavillon. Une procédure claire devrait être en place pour que l'État du port et l'État du pavillon puissent communiquer efficacement et en temps voulu afin de s'assurer que le cas d'abandon sera dûment enregistré dans la base de données et résolu le plus rapidement possible.
- 261.** Le vice-président du groupe des gens de mer souligne l'importance de rendre compte avec précision de la succession des événements: les agents chargés du contrôle par l'État du port informent l'autorité de l'État du port, qui informe à son tour l'État du pavillon.
- 262.** Le vice-président du groupe des armateurs, soutenu par la représentante du gouvernement des Îles Marshall, propose, dans la troisième phrase, de remplacer «également» par «dans le même temps» afin d'éviter tout retard dans la notification des parties concernées. La communication électronique permet d'informer simultanément plusieurs parties.
- 263.** Le vice-président du groupe des gens de mer souhaite remplacer «tout représentant et/ou toute organisation de gens de mer concerné(e)» par «les représentants et/ou les organisations de gens de mer concernés».
- 264.** La secrétaire du groupe des armateurs fait observer qu'il conviendrait d'utiliser «représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées» pour aligner la terminologie utilisée dans l'ensemble des directives sur celle de la MLC, 2006.
- 265.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni propose de remplacer, dans la première phrase, le membre de phrase «dans lequel l'abandon a eu lieu, ainsi que l'OIT, afin que celle-ci mette à jour la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer» par «pour qu'il puisse vérifier le cas d'abandon». Elle suggère d'ajouter une nouvelle phrase à la suite de la deuxième phrase, comme suit: «Une fois que le cas a été vérifié, l'OIT devrait en être informée pour pouvoir l'enregistrer dans la base de données OIT/OMI sur les cas signalés d'abandon des gens de mer». Enfin, dans la dernière phrase, elle propose d'ajouter «considéré» après «du cas d'abandon de gens de mer».
- 266.** La secrétaire du groupe des armateurs explique que, avec les amendements proposés, l'ITF et les organisations de bien-être ne seraient plus autorisées à signaler les cas pour qu'ils soient

enregistrés dans la base de données. L'importance accordée à l'utilisation de la base de données pose problème, celle-ci n'étant pas actualisée et donc plus adaptée à l'objectif visé. Elle doit être tenue à jour et constituer un outil vivant permettant de détecter et de résoudre les cas d'abandon, plutôt qu'un simple répertoire d'informations obsolètes. La demande du groupe de travail concernant la nécessité de moderniser et de modifier la base de données devrait être soumise au Conseil d'administration du BIT et au Comité juridique de l'OMI. L'ICS et l'ITF se sont déjà proposées pour aider à mettre à jour la base de données, une opportunité qu'il convient de saisir.

- 267.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette idée et ajoute que son groupe est disposé à soutenir tout effort visant à améliorer la base de données.
- 268.** La secrétaire générale de la réunion (OIT) admet qu'il faut faire attention à la manière de se référer à la base de données dans les directives, dès lors qu'elle n'est pas considérée comme adaptée à l'objectif visé. Les préoccupations du groupe de travail seront portées à l'attention du Conseil d'administration du BIT par le biais du compte rendu des travaux de la réunion.
- 269.** Le secrétaire général de la réunion (OMI) ajoute que les recommandations formulées par le groupe de travail seront transmises également au Comité juridique de l'OMI.
- 270.** Le vice-président du groupe des gens de mer dit ne pas pouvoir accepter les amendements proposés par le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, au motif qu'ils renforcent l'idée que c'est à l'État du port qu'il appartient de décider si un cas constitue un abandon et s'il doit être consigné dans la base de données. Les États du port ont une influence sur la rapidité avec laquelle sont réglés les cas d'abandon, parfois au moyen de la notification, mais ils ne sont pas la partie qui est en mesure de décider si la situation constitue un abandon et si ce dernier doit être enregistré dans la base de données.
- 271.** Les amendements proposés par le représentant du gouvernement du Royaume-Uni sont donc rejetés.
- 272.** Les notes de bas de page 21 et 22 sont supprimées.
- 273.** Le paragraphe 19 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 20

- 274.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose de remplacer «demander instamment à» par «contraindre», et «ou aux prestataires» par «et les prestataires». Son groupe souhaite supprimer «dès que possible» et remplacer «, en fixant un délai raisonnable qui tienne compte» par «dans des délais rapides, en tenant compte». Il propose également de remplacer «du bien-être» par «de la situation de précarité». Jugeant l'expression «en vertu de la MLC, 2006,» trop vague, il propose soit de citer intégralement la disposition pertinente, soit de remplacer «en vertu de la MLC, 2006,» par «, y compris celles prévues par la MLC, 2006,».
- 275.** La secrétaire générale de la réunion (OIT) explique que, comme énoncé au paragraphe 5 des directives approuvées par la réunion, les directives dans leur ensemble sont en conformité avec la MLC, 2006. La référence à la MLC, 2006, peut donc être supprimée.
- 276.** Il en est ainsi décidé.
- 277.** La secrétaire du groupe des armateurs souhaite ajouter, à la fin du paragraphe, «et du bien-être de leur famille».
- 278.** Le paragraphe 20 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 21

- 279.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose de remplacer, au début du paragraphe, «Dans le cas où l'armateur ne s'acquitterait pas» par «Si l'armateur ne s'acquitte pas». S'il est approuvé, cet amendement devra être aussi apporté au paragraphe suivant.
- 280.** Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des armateurs approuvent cette proposition.
- 281.** La présidente note que, sur le modèle de l'amendement apporté au paragraphe 20, «dans le délai visé au paragraphe 20» devrait être remplacé par «dans des délais rapides».
- 282.** Le vice-président gouvernemental propose de remplacer «devra» par «devrait», avant «montrer la voie à suivre», pour éviter l'emploi d'une terminologie trop prescriptive dans les directives. Le même amendement devra être apporté au paragraphe 22.
- 283.** Le paragraphe 21 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 22

- 284.** Le groupe de travail accepte de modifier le paragraphe 22 pour refléter les amendements introduits au paragraphe 21.
- 285.** Le paragraphe 22 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 22

- 286.** Le vice-président du groupe des armateurs propose un nouveau paragraphe, sur le modèle des paragraphes 21 et 22, qui se référerait à la responsabilité des États fournisseurs de main-d'œuvre, conformément aux amendements de 2022 à la MLC, 2006. Le paragraphe se lirait comme suit: «Si l'armateur, l'État du pavillon et l'État du port ne s'acquittent pas de leurs responsabilités, les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire devraient montrer la voie à suivre et agir en coordination avec l'ensemble des parties prenantes concernées pour régler le cas d'abandon de gens de mer.»
- 287.** Le paragraphe 22 *bis* est adopté.

### Projet de paragraphe 23

- 288.** Le vice-président du groupe des armateurs fait observer que, suite à l'ajout du nouveau paragraphe, un amendement du même acabit doit être apporté au paragraphe 23: après «et/ou l'autorité de l'État du port», il convient ainsi d'ajouter «et/ou les États dont les gens de mer sont des nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire devraient».
- 289.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve ce changement et propose en outre de supprimer la référence à la MLC, 2006.
- 290.** Le vice-président gouvernemental propose de remplacer, dans la première phrase, «une aide devrait être apportée aux gens de mer» par «les entités qui prennent l'initiative de régler les cas d'abandon devraient fournir une aide aux gens de mer». Il propose aussi de remplacer, dans la version anglaise, «rapid» par «prompt» (sans objet en français).
- 291.** Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent ces propositions.
- 292.** Le paragraphe 23 est adopté tel qu'amendé.

## Projet de paragraphe 24

- 293.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'insérer «les États pourvoyeurs de main-d'œuvre» après «l'État du port». Le secrétariat conjoint OIT/OIM recommande d'ajouter une référence aux États dans lesquels opèrent des services de recrutement et de placement. La secrétaire du groupe des armateurs cite un exemple de ce type de situation, où des gens de mer philippins qui ne sont pas couverts par des contrats de l'Administration philippine de l'emploi à l'étranger (Philippines Overseas Employment Administration) sont employés par des agences de placement peu scrupuleuses implantées hors des Philippines et ne relèvent donc pas du champ d'application de la MLC, 2006. Les États dans lesquels opèrent ces agences sont donc appelés à prendre leur part de responsabilité.
- 294.** Le vice-président du groupe des gens de mer dit ne pas bien saisir le sens du paragraphe, qui énonce deux scénarios distincts: l'un où il n'y a aucune garantie financière; l'autre où il existe une garantie financière partielle. Le paragraphe devrait être scindé en deux pour traiter ces deux cas de figure séparément. Refuser de rapatrier un marin dans l'attente du règlement de la plainte peut porter à croire qu'un marin est considéré comme de jure «abandonné». Le rapatriement forcé est une option à éviter. Il faut également veiller à éviter le mécanisme de responsabilité en cascade, en vertu duquel, si l'État du pavillon manque à son obligation de rapatrier un marin, l'État du port sera tenu de le faire et, si l'État du port manque lui aussi à son obligation de rapatriement, c'est l'État dont le marin est ressortissant ou résident qui sera sollicité. Il existe un risque que l'État du pavillon et l'État du port renoncent sciemment à assumer leurs responsabilités et que les États dont les gens de mer sont des nationaux ou des résidents soient systématiquement tenus d'assumer la responsabilité du rapatriement.
- 295.** Le vice-président gouvernemental reconnaît que le plus important est d'assurer la protection de tous les gens de mer. En tant qu'État du pavillon ayant le plus grand nombre de navires enregistrés au monde, son gouvernement a tout fait durant la pandémie de COVID-19 pour rapatrier plus de 4 000 marins travaillant sur des navires panaméens. L'orateur tient donc à rappeler que des États du pavillon responsables n'ont aucunement l'intention de manquer à leur obligation de protéger les gens de mer travaillant sur des navires battant leur pavillon et qu'ils n'appliqueront pas la politique de la «patate chaude».
- 296.** Suite à une discussion au cours de laquelle le groupe gouvernemental a proposé plusieurs amendements, et compte tenu des préoccupations exprimées par le groupe des armateurs au sujet de la complexité et du manque de clarté du paragraphe, un groupe de rédaction a été constitué à la demande du vice-président du groupe des gens de mer pour réviser le paragraphe proposé.
- 297.** Le texte du projet de paragraphe 24 a ainsi été remanié et scindé en deux paragraphes: le premier porte sur le rapatriement des gens de mer en l'absence de garantie financière et mentionne le risque de transfert de responsabilité de l'État du port vers l'État du pavillon, puis vers les États fournisseurs de main-d'œuvre; le second s'intéresse aux cas où la garantie financière est insuffisante et où les arriérés de salaire des gens de mer sont supérieurs à quatre mois.
- 298.** Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent les révisions proposées.
- 299.** Le vice-président gouvernemental souhaite remplacer, dans le projet de paragraphe 24 de la version anglaise, «expired» par «ceased», pour s'aligner sur la MLC, 2006 (sans objet en français).
- 300.** Il en est ainsi décidé.
- 301.** Les paragraphes 24 et 24 *bis* sont adoptés.



### Projet de paragraphe 25

- 302.** Le vice-président du groupe des gens de mer dit que, d'un point de vue pratique, l'application des paragraphes 25 et 26 tels que libellés n'est pas réaliste. Son groupe propose donc de restituer l'essence de ces paragraphes en une version simplifiée du paragraphe 25, qui se lirait comme suit: «Tous les États sont encouragés à élaborer, en consultation avec les représentants des armateurs et des gens de mer, une procédure opérationnelle normalisée au niveau national, conformément aux présentes directives. Cette procédure devrait définir expressément les responsabilités et les obligations de l'autorité compétente ainsi que les rôles que devront jouer les acteurs nationaux concernés, en particulier les conseils nationaux du bien-être des gens de mer, l'agent maritime, les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, les organisations de bien-être des gens de mer, les services de recrutement et de placement des gens de mer et les autres parties prenantes concernées, en se référant au cadre international défini en tant que de besoin (exposé au paragraphe 13).» Ainsi, chaque État devrait avoir une vision claire de la manière de résoudre les cas d'abandon de gens de mer et d'y associer toutes les parties qui l'aideront à remplir ses obligations. Il conviendra de mobiliser les efforts au niveau national dans tous les États pour éviter l'effet de responsabilité en cascade.
- 303.** Le vice-président gouvernemental déclare que, si son groupe a discuté et préparé des amendements aux paragraphes 25 et 26, il n'en est pas moins disposé à examiner le paragraphe révisé tel que proposé par le groupe des gens de mer, qui préserve l'esprit des deux paragraphes initiaux.
- 304.** Le vice-président du groupe des armateurs appuie la proposition du groupe des gens de mer, qui transmet un message clair de manière élégante.
- 305.** La secrétaire du groupe des armateurs propose de remplacer «sont encouragés à» par «devraient».
- 306.** La secrétaire générale de la réunion (OIT) fait observer que le membre de phrase «, conformément aux présentes directives» est redondant et devrait être supprimé.
- 307.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni dit que les procédures opérationnelles normalisées ne doivent pas être les mêmes pour les États du port et pour les États du pavillon. La représentante du gouvernement des Îles Marshall propose d'ajouter, après «Tous les États» le membre de phrase «que ce soit en leur qualité d'États du pavillon ou d'États du port».
- 308.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve ces propositions et dit vouloir ajouter également les États fournisseurs de main-d'œuvre.
- 309.** Le paragraphe 25 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 26

- 310.** Au vu de ce qui précède, le paragraphe 26 est supprimé.

### Projet de paragraphe 27

- 311.** Le vice-président du groupe des armateurs dit que le paragraphe 27, qui porte sur la définition du règlement des cas d'abandon, est étroitement lié à la base de données, qui doit être améliorée. Les différentes parties prenantes n'ont pas toutes la même conception de ce que l'on entend par cas d'abandon «régulé». Le groupe des armateurs peut envisager de conserver le paragraphe sans y apporter d'amendement et sans y incorporer le texte extrait des notes de bas de page 25 et 26, à condition qu'il y ait un consensus sur la nécessité d'améliorer la base de données et qu'une

recommandation claire soit adressée par le groupe de travail au Conseil d'administration du BIT et au Comité juridique de l'OMI sur la nécessité de constituer une équipe spéciale à cet effet.

- 312.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve l'idée de mettre à jour la base de données. Son groupe peut accepter le paragraphe 27 et souhaite conserver les notes de bas de page 25 et 26, avec les modifications d'ordre rédactionnel qui s'imposent.
- 313.** Le vice-président gouvernemental dit que son groupe souhaite incorporer le texte de la note de bas de page 25 dans le paragraphe 27, qui se lirait comme suit: «Un cas est considéré comme étant réglé si, et seulement si, l'OIT a reçu un avis précis de l'État Membre ou de l'organisation qui a fourni initialement l'information que: i) la totalité de l'équipage a bien été rapatrié; et ii) la totalité des rémunérations en attente et des prestations contractuelles ont été réglées à tous les membres de l'équipage et que ceux-ci les ont bien reçues.»
- 314.** La présidente note que le membre de phrase «la totalité de l'équipage» devrait être remplacé par «tous les gens de mer».
- 315.** La secrétaire du groupe des armateurs déclare que, dans ce cas, il conviendrait d'indiquer clairement dans les directives que le terme «gens de mer» s'entend au sens de la définition contenue dans la MLC, 2006, qui est plus large que celle de l'OMI. Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette proposition.
- 316.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni souhaite ajouter, après «les gens de mer», le membre de phrase «qui souhaitent être rapatriés»; en effet, certains marins ne souhaitent pas être rapatriés, et les directives ne devraient pas tolérer par inadvertance le rapatriement forcé.
- 317.** Il en est ainsi décidé.
- 318.** Le vice-président gouvernemental dit que son groupe souhaite aussi ajouter «et iii) tous les frais encourus pour le rapatriement des gens de mer ont été recouverts, dans le cas où l'armateur a omis de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais, comme le prévoit la MLC, 2006.»
- 319.** La représentante du gouvernement de l'Indonésie dit que son gouvernement soutient particulièrement cette proposition, qui permet d'éviter que la responsabilité retombe sur les États fournisseurs de main-d'œuvre et les rassure sur le fait que les frais qu'ils engagent pour le rapatriement des gens de mer seront recouverts.
- 320.** Le vice-président du groupe des armateurs, soutenu par la représentante du gouvernement du Libéria, ne peut accepter d'inclure l'idée que des cas soient considérés comme non réglés tant que les frais encourus par les États pour le rapatriement des gens de mer n'ont pas été recouverts. Un cas d'abandon devrait être considéré comme résolu lorsque les gens de mer ont été rémunérés et rapatriés. La procédure de recouvrement des frais engagés par les États peut se poursuivre après que le cas a été réglé.
- 321.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve ces vues et précise que, si la question du recouvrement des frais encourus lors du rapatriement des gens de mer est importante et mérite d'être traitée dans les directives, elle ne devrait pas être considérée comme une condition requise pour clôturer un cas d'abandon.
- 322.** La présidente propose d'inclure la question dans la section des directives intitulée «Étapes ultérieures au règlement d'un cas d'abandon».
- 323.** Il en est ainsi décidé.
- 324.** Le paragraphe 27 est adopté tel qu'amendé.

## Circonstances particulières

325. Sur proposition du vice-président du groupe des armateurs, le sous-titre est supprimé.

### Projet de paragraphe 28

326. Le vice-président du groupe des armateurs dit que les paragraphes 28 et 29 proposés sont davantage axés sur le navire abandonné que sur les gens de mer. Tel qu'il est actuellement libellé, le paragraphe 28 donne à penser que les gens de mer abandonnés ne peuvent débarquer du navire, ce qui s'apparente à du travail forcé et est contraire à l'esprit des directives. Le groupe des armateurs souhaite donc supprimer les paragraphes 28 et 29.
327. Le secrétaire général de la réunion (OMI) explique que, dans certaines circonstances, les gens de mer restent à bord des navires abandonnés en attendant l'issue de la procédure judiciaire, par exemple en cas de confiscation ou de vente judiciaire du navire pour financer leur rapatriement. Les gens de mer devraient avoir accès à un conseil juridique si des aspects de leur abandon exigent qu'ils participent à la procédure judiciaire. Des mesures devraient également être mises en place pour assurer leur protection pendant que la procédure judiciaire est en cours, même si celle-ci se solde, *in fine*, par leur rémunération ou leur rapatriement. Plutôt que de supprimer le paragraphe, on pourrait recommander au groupe de travail de le réviser, en conservant les aspects qui sont dans l'intérêt des gens de mer et qui contribuent au règlement des cas d'abandon.
328. Le vice-président du groupe des gens de mer se félicite de cette explication et se dit favorable au maintien du paragraphe. Il propose d'ajouter, à la fin du paragraphe, «en vertu de leur contrat de travail et de» avant «la MLC, 2006».
329. La représentante du gouvernement des Îles Marshall fait observer que les procédures judiciaires n'ont pas d'incidence sur les obligations des États envers les gens de mer.
330. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni s'inquiète lui aussi de ce que le paragraphe, tel que libellé, puisse être interprété comme un prétexte permettant aux États de se soustraire à leur obligation de rapatrier les gens de mer. Arraisonner le navire n'est pas toujours une bonne solution: le navire peut n'avoir que très peu de valeur et, si son arraisonnement s'impose, il ne permettra pas nécessairement de récupérer de l'argent pour contribuer à la rémunération ou au rapatriement des gens de mer. Les amendements de 2022 à la MLC, 2006, visent à mettre un terme aux situations dans lesquelles les arriérés de salaire des gens de mer sont supérieurs à quatre mois.
331. Le vice-président du groupe des armateurs ne juge pas approprié que les directives fournissent des conseils en matière de procédure judiciaire. Elles devraient plutôt mettre l'accent sur les conseils concernant les procédures que doivent suivre les États pour rapatrier et rémunérer les gens de mer abandonnés, indépendamment des procédures judiciaires qui pourraient se poursuivre pendant plusieurs années.
332. Le secrétaire général de la réunion (OMI) appelle l'attention du groupe de travail sur des exemples de cas où les États du port n'étaient pas au courant qu'ils pouvaient confisquer le navire et procéder à une vente judiciaire, les fonds ainsi récupérés pouvant permettre de régler le cas d'abandon. Dans l'un de ces cas, l'OMI a consacré beaucoup de temps à informer l'État du port concerné de son droit d'engager une telle procédure. Des conseils visant à encourager les États à envisager cette option pourraient donc se révéler utiles.
333. La secrétaire générale du groupe des armateurs considère qu'il serait plus utile de traiter cette question dans un document à part, publié conjointement par les départements juridiques de l'OIT

et de l'OMI, que de l'inclure dans les présentes directives, dont la priorité devrait être le règlement rapide des cas d'abandon.

- 334.** Le secrétaire général de la réunion (OMI), s'exprimant également au nom de la secrétaire générale de la réunion (OIT), propose de remplacer «Pendant le règlement d'un cas d'abandon de gens de mer dans le cadre d'une procédure judiciaire» par «Dans le cas où une procédure judiciaire serait nécessaire pour régler un cas d'abandon». Il suggère en outre de supprimer la dernière phrase du paragraphe.
- 335.** La secrétaire du groupe des armateurs signale que le texte révisé ne répond pas aux préoccupations des armateurs. Il conviendrait de décourager le recours aux procédures judiciaires pour régler les cas d'abandon.
- 336.** Le secrétaire général de la réunion (OMI) met en garde contre le risque de décourager le recours à une procédure qui peut être la seule option pour régler un cas d'abandon.
- 337.** Un représentant des armateurs de la Suisse explique que, sur la base des exemples de cas cités, le groupe des armateurs craint que le fait d'envisager des situations dans lesquelles les cas sont résolus par voie judiciaire augmente les risques pour les gens de mer abandonnés. Les frais de rapatriement sont relativement bas en termes de dépenses publiques. L'objectif majeur des directives est de faire en sorte que les gens de mer abandonnés soient traités avec humanité et rapatriés aussi rapidement que possible, et non de s'intéresser à la provenance des fonds que cela exige.
- 338.** Le vice-président du groupe des gens de mer dit que, dans bien des cas, les procédures judiciaires sont nécessaires pour obtenir le reliquat des sommes auxquelles peuvent prétendre les gens de mer, qui refuseront probablement d'être rapatriés tant qu'ils n'auront pas reçu toutes les prestations qui leur sont dues. Il faut espérer qu'on finira par éliminer les cas dont le délai de résolution est supérieur à quatre mois et que le problème de l'absence de garantie financière sera réglé. Cependant, dans les circonstances où des procédures judiciaires sont engagées pour régler des cas d'abandon, rien n'empêche de mettre des gens de mer à disposition et d'organiser la relève des équipages pendant que la procédure judiciaire suit son cours.
- 339.** La présidente ajoute que, si les frais de rapatriement des gens de mer abandonnés peuvent paraître relativement bas au regard du budget des États, les gouvernements ne peuvent utiliser les deniers publics que pour des motifs pour lesquels ils ont été mandatés par la voie législative. Les gouvernements peuvent dépenser de l'argent pour le rapatriement, car il s'agit d'une obligation légale. Or, le paiement des salaires des gens de mer n'en est pas une. Si, dans une situation donnée, un marin refuse d'être rapatrié tant qu'il n'a pas reçu les salaires qui lui sont dus, l'arraisonnement et la vente judiciaire du navire peuvent être la seule solution. L'oratrice propose donc d'accepter les amendements proposés par le secrétaire général de la réunion (OMI), en y ajoutant la nouvelle phrase suivante à la fin du paragraphe: «Le fait que la procédure judiciaire soit toujours en cours ne saurait empêcher le rapatriement des gens de mer abandonnés.»
- 340.** Le vice-président du groupe des armateurs dit que son groupe peut accepter cette proposition. Dans la deuxième phrase, il souhaite ajouter «abandonnés» après «gens de mer» et remplacer «la relève de l'équipage» par «le rapatriement».
- 341.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette proposition. Dans la deuxième phrase, il propose d'ajouter «, la santé et le bien-être» après «la sécurité» et de supprimer «et assurer la sécurité de l'exploitation du navire».
- 342.** Le vice-président du groupe des armateurs appuie ces amendements.

- 343.** Le vice-président gouvernemental dit que son groupe appuie les changements proposés et se félicite tout particulièrement de la dernière phrase, qui prévoit que les gens de mer abandonnés ne sont pas contraints de rester à bord. Il y a eu des cas où les gens de mer ont été laissés pendant des mois à bord de navires dans des conditions sordides pendant que les procédures judiciaires suivaient leur cours.
- 344.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni pense qu'il pourrait être utile de mentionner que les États du port et les États du pavillon devraient rassurer les gens de mer sur le fait qu'ils pourront toujours faire valoir leurs droits après avoir quitté le navire, afin d'éviter qu'ils se sentent obligés de rester à bord en attendant de percevoir l'intégralité des prestations auxquelles ils ont droit.
- 345.** Le secrétaire général de la réunion (OMI) fait observer que, pour pouvoir tenir cette promesse, il faut que les salaires des gens de mer soient garantis par un privilège maritime. Les gens de mer auront besoin d'un représentant légal pour pouvoir faire valoir le privilège maritime.
- 346.** Le vice-président du groupe des armateurs tient à rappeler que, si les gens de mer rentrent chez eux sans avoir perçu la totalité de leur salaire, le cas d'abandon ne sera considéré comme résolu que lorsqu'ils auront été intégralement payés.
- 347.** Le paragraphe 28 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 29

- 348.** Le vice-président du groupe des gens de mer déclare que son groupe peut accepter la suppression du paragraphe 29, comme proposé par le groupe des armateurs lors de la discussion sur le paragraphe précédent.
- 349.** Le secrétaire général de la réunion (OMI) fait observer que le paragraphe 29 décrit ce qu'il conviendrait de faire en cas d'urgence survenant à proximité d'un navire abandonné, par exemple une explosion, pour garantir que les gens de mer abandonnés ne sont pas oubliés. Les autres navires s'en remettraient aux agences de placement ou à leur équipage au complet pour faire face à ces situations d'urgence, mais le navire abandonné ne serait peut-être pas en mesure de le faire. Il importe de veiller à ce que les gens de mer soient protégés en pareilles circonstances.
- 350.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer, dans la première phrase, «ou le milieu environnant», ainsi que «du navire,» et «et des eaux adjacentes», de manière à ce que l'attention reste centrée sur les gens de mer. Il propose aussi de supprimer la dernière phrase.
- 351.** La secrétaire du groupe des armateurs propose de remplacer «la santé ou la sécurité» par «la sécurité, la santé ou le bien-être».
- 352.** Le vice-président du groupe des gens de mer dit que son groupe peut accepter ces amendements.
- 353.** Le paragraphe 29 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 30

- 354.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'ajouter, après «sont ressortissants», le membre de phrase «ou les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement compétents». Il propose de supprimer «demander instamment aux armateurs, aux services de recrutement et de placement des gens de mer et à l'agent maritime de» au motif qu'en cas d'abandon ces parties ne seraient plus présentes. Le membre de phrase «pour qu'ils puissent se pourvoir en justice et venir en aide aux familles concernées» devrait également être supprimé.

355. Le vice-président du groupe des gens de mer dit qu'il faudrait élargir le champ d'application du paragraphe au-delà de la MLC, 2006, c'est pourquoi il conviendrait d'éviter la référence à la norme A2.5.2.
356. Le vice-président gouvernemental déclare que la suppression de la référence aux «armateurs, aux services de recrutement et de placement des gens de mer et à l'agent maritime» a modifié l'esprit du paragraphe, la responsabilité de prêter assistance aux gens de mer abandonnés incombant désormais aux États.
357. La secrétaire générale de la réunion (OIT) propose de remplacer «prévue à la norme A2.5.2» par «, pour parvenir à un règlement complet de leurs cas».
358. Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette proposition. Il propose d'ajouter «envisagée» après «la procédure de suivi».
359. La représentante du gouvernement de la Belgique dit que, dans bien des cas, les agents maritimes restent présents et assument leurs responsabilités, même lorsque l'armateur n'est plus présent.
360. La secrétaire du groupe des armateurs dit que, si l'armateur n'est plus présent, les agents maritimes ne sont pas tenus de rester. Le fait que certains décident de rester est tout à fait louable, mais cette décision reste un choix et non une obligation.
361. Le paragraphe 30 est adopté tel qu'amendé.

## Étapes ultérieures au règlement d'un cas d'abandon

### Projet de paragraphe 31

362. Le vice-président du groupe des gens de mer propose d'insérer, entre «envisager» et «de mettre en place», le membre de phrase «, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées,», de manière à encourager le dialogue et la coopération.
363. Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des armateurs approuvent cette proposition.
364. Le paragraphe 31 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 32

365. Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer, dans la version anglaise, «relevant information» par «pertinent information» (sans objet en français). Il propose aussi, d'ajouter à la fin du paragraphe, «avec les parties prenantes concernées» pour préciser avec qui les États sont tenus de partager les informations.
366. Le vice-président gouvernemental et le vice-président du groupe des gens de mer appuient ces amendements.
367. Le représentant du gouvernement de l'Inde souhaite inclure également les États fournisseurs de main-d'œuvre et les États dans lesquels opèrent les services de recrutement et de placement.
368. Le vice-président gouvernemental, le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer approuvent cette proposition.
369. Le paragraphe 32 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de paragraphe 33

- 370.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'ajouter «rapidement» après «mise à jour» et de remplacer «une fois le cas réglé» par «notamment dès qu'un nouveau cas a été réglé».
- 371.** Il en est ainsi décidé.
- 372.** Le paragraphe 33 est adopté tel qu'amendé.

### Projet de nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 33

- 373.** La représentante du gouvernement de l'Indonésie, rappelant la discussion sur le paragraphe 27 ainsi que la décision du groupe de travail d'ajouter, sous le titre de la section «Étapes ultérieures au règlement d'un cas d'abandon», un nouveau paragraphe portant sur les droits des États de recouvrer tous les frais encourus pour le rapatriement des gens de mer, propose un nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 33, qui se lirait comme suit: «La résolution d'un cas d'abandon ne saurait compromettre le recouvrement de l'ensemble des frais encourus pour le rapatriement des gens de mer dans le cas où l'armateur omettrait de prendre des dispositions pour organiser le rapatriement des gens de mer et d'en assumer les frais, comme le prévoit la MLC, 2006.»
- 374.** La secrétaire du groupe des armateurs s'inquiète de ce que le recouvrement par les États des frais encourus soit en fait un frein au règlement des cas d'abandon. L'ajout de la phrase proposée serait contraire à l'esprit et à la lettre des directives dans leur ensemble. Le groupe des armateurs ne peut accepter cette proposition.
- 375.** Le vice-président du groupe des gens de mer n'est pas de cet avis. Son groupe approuve l'esprit de l'amendement proposé, aux termes duquel la clôture d'un cas dans la base de données ne saurait entraver les efforts déployés par les États pour recouvrer leurs pertes. La présidente partage ce point de vue: le paragraphe figure dans la section intitulée «Étapes ultérieures au règlement d'un cas d'abandon», ce qui signifie que les gens de mer abandonnés ont déjà été rapatriés et rémunérés et que le cas est résolu.
- 376.** Le vice-président du groupe des armateurs déclare que la question des procédures judiciaires qui se poursuivent après le règlement d'un cas d'abandon de gens de mer est un autre problème et que l'intégrer dans les directives pourrait semer la confusion.
- 377.** La représentante du gouvernement de l'Indonésie explique que sa proposition, qui est une citation directe de norme A2.5.1, paragraphe 5 *a)* et *b)*, de la MLC, 2006, a pour but d'inciter au plein respect de la convention.
- 378.** Le vice-président du groupe des armateurs propose le libellé suivant: «La résolution d'un cas dans la base de données ne saurait conditionner ni compromettre les droits de recouvrement des frais de rapatriement tels que prévus à la norme A2.5.1, paragraphe 5 *a)* et *b)*, de la MLC, 2006.»
- 379.** Le vice-président du groupe des gens de mer dit que son groupe peut appuyer cette proposition, pour autant qu'elle réponde aux préoccupations exprimées par la représentante du gouvernement de l'Indonésie.
- 380.** Le vice-président gouvernemental propose le nouveau libellé ci-après: «La résolution d'un cas dans la base de données ne saurait conditionner ni compromettre l'exécution des obligations en suspens de l'armateur envers les gens de mer et d'autres parties concernées, comme énoncé dans la MLC, 2006, y compris l'obligation de rembourser tous les frais encourus pour le rapatriement des gens de mer, comme le prévoit la norme A2.5.1, paragraphes 5 *a)* et *b)*, de la MLC, 2006.»

- 381.** Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer disent préférer le libellé proposé par le groupe des armateurs, qui est clair et concis et fait directement référence aux dispositions pertinentes de la MLC, 2006.
- 382.** La représentante du gouvernement de l'Indonésie propose d'ajouter, après «les droits de recouvrement», le membre de phrase «, y compris l'obligation de l'armateur de rembourser tous les frais encourus pour le rapatriement des gens de mer, tels que».
- 383.** Le vice-président du groupe des armateurs dit comprendre la logique de cette proposition, mais conseille d'éviter de paraphraser la MLC, 2006, ce qui pourrait prêter à confusion. Une référence simple et claire aux dispositions pertinentes de la convention serait préférable.
- 384.** Le vice-président du groupe des gens de mer fait observer que, dans un contexte classique d'abandon de gens de mer, il n'y a pas d'armateur. Se référer aux dispositions pertinentes de la MLC, 2006, est suffisant.
- 385.** La représentante du gouvernement de l'Indonésie, soutenue par l'observateur gouvernemental du Panama, s'inquiète du fait que, en l'absence de l'armateur, l'éventuel effet de responsabilité en cascade puisse aboutir à ce que les États fournisseurs de main-d'œuvre se retrouvent contraints de régler les frais du rapatriement, sans aucune possibilité de les recouvrer. Les États fournisseurs de main-d'œuvre ont une capacité limitée d'assumer la responsabilité financière dans ce type de situation.
- 386.** La représentante du gouvernement des Îles Marshall, bien que sensible aux préoccupations exprimées par la représentante du gouvernement de l'Indonésie, préfère néanmoins la clarté du texte proposé par le groupe des armateurs.
- 387.** Le vice-président du groupe des gens de mer dit que le nœud du problème réside dans la nécessité d'obliger les États du pavillon à assumer leur responsabilité en prenant des dispositions pour organiser et financer le rapatriement de l'équipage d'un navire abandonné afin que cette responsabilité ne retombe pas sur le pays d'origine du marin. Il faut éviter l'effet de responsabilité en cascade.
- 388.** Le représentant du gouvernement de l'Inde approuve ce point de vue, estimant que, en l'absence de l'armateur, la responsabilité du rapatriement revient au premier chef à l'État du pavillon.
- 389.** Le secrétaire exécutif (OIT) attire l'attention sur la norme A2.5.1, paragraphe 5, qui énonce que, en cas d'abandon et en l'absence de l'armateur, c'est à l'État du pavillon qu'incombe la responsabilité première de rapatrier les gens de mer. S'il omet de le faire, l'État dont le marin est ressortissant ou résident peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État du pavillon.
- 390.** Le paragraphe 33 *bis* est adopté tel qu'amendé.
- 391.** La représentante du gouvernement de l'Indonésie réaffirme les préoccupations de son gouvernement quant à la nécessité d'éviter un éventuel effet de responsabilité en cascade en matière de rapatriement.
- 392.** La secrétaire du groupe des armateurs dit que la question pourrait se poser sous la forme d'un futur amendement à la MLC, 2006, ce qui impliquerait d'amender les directives en conséquence. Il conviendrait de réfléchir à la procédure à suivre pour intégrer dans les directives les conséquences de futurs amendements à la MLC, 2006, compte tenu que l'organisation d'une réunion du groupe de travail tripartite mixte est un processus complexe. On pourrait envisager de désigner un petit groupe de travail intersessions qui serait chargé de traiter ces questions par correspondance le moment venu.



393. La secrétaire générale de la réunion (OIT) déclare que la question d'inclure ce point devra être dûment examinée lors des travaux intersessions. La question sera soumise pour examen au Conseil d'administration du BIT.

## Annexe

394. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni propose d'ajouter aux dispositions pertinentes de la MLC, 2006, la norme A1.4, paragraphe 5 c) vi) et paragraphe 6.
395. Il en est ainsi décidé.
396. L'annexe est adoptée telle qu'amendée.
397. Les Directives sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer sont adoptées dans leur intégralité, telles qu'amendées.

## ► IV. Autres questions se rapportant aux travaux du groupe de travail tripartite mixte

---

398. Le vice-président du groupe des armateurs propose de créer une équipe spéciale chargée de réviser la base de données sur les cas signalés d'abandon des gens de mer. Son groupe a rédigé un projet de mandat pour cette équipe spéciale et souhaite savoir comment lancer la procédure officielle à suivre pour la mettre en place. L'ICS propose d'apporter un soutien financier pour la réalisation des travaux de révision et d'amélioration de la base de données.
399. Le vice-président du groupe des gens de mer appuie cette proposition. L'ICS est également disposée à soutenir financièrement l'équipe spéciale. L'orateur appelle l'attention sur la lettre adressée par le gouvernement de l'Inde au Comité juridique de l'OMI au sujet de la base de données et qui devra être transmise à l'équipe spéciale. Si certaines des propositions qui y sont formulées sont difficilement applicables, il convient néanmoins d'y accorder toute l'attention voulue.
400. Le vice-président gouvernemental appuie ces propositions.
401. La représentante du gouvernement du Libéria se dit pleinement favorable à une révision de la base de données sur les cas signalés d'abandon des gens de mer.
402. La représentante du gouvernement des Îles Marshall appuie la proposition consistant à réviser et à mettre à jour la base de données et aimerait obtenir du secrétariat des conseils supplémentaires sur les procédures requises pour ce faire, par l'intermédiaire tant du Conseil d'administration du BIT que du Comité juridique de l'OMI. Les procédures relatives à la base de données devraient veiller à ce que chaque cas d'abandon soit vérifié avant d'être enregistré afin de s'assurer qu'il répond aux critères énoncés par la MLC, 2006. Les cas, que l'on pourrait davantage qualifier de «plaintes» que de cas d'abandon, sont présentés et enregistrés dans la base de données. Il conviendrait aussi d'avoir une discussion approfondie pour déterminer qui a autorité pour clore un cas et quelles preuves sont nécessaires pour le faire. On devrait également établir un processus pour retirer de la base de données les navires qui y ont été enregistrés, mais qui, en fait, ne répondent pas aux critères d'abandon.
403. La secrétaire générale de la réunion (OIT) dit que, dans le contexte de l'OIT, seul le Conseil d'administration est habilité à autoriser la création d'une équipe spéciale, ce qui garantit une représentation pleinement inclusive dans le processus de prise de décisions. Il a été dûment pris

note des propositions formulées, qui seront soumises à la réunion des organes consultatifs sectoriels, le projet de mandat de l'équipe spéciale devant être révisé par correspondance et soumis au Conseil d'administration pour décision officielle.

- 404.** Une représentante de l'ICS met en garde contre le risque que la question devienne une monnaie d'échange lors de la réunion chargée de définir les priorités au niveau sectoriel, en raison des retards importants qui pourraient survenir. Elle se demande aussi si les partenaires sociaux pourraient aider à rédiger le texte soumis au Conseil d'administration.
- 405.** La secrétaire générale de la réunion (OIT) répond que la création d'une équipe spéciale ne devrait pas être en concurrence avec d'autres enjeux lors du choix des thèmes des réunions sectorielles et des réunions d'experts. Les gouvernements et les partenaires sociaux seront en effet associés à la révision du projet de mandat. Les secrétariats de l'OIT et de l'OMI se concerteront sur le projet de mandat, qui sera révisé par les conseillers juridiques des deux organisations, puis distribué aux gouvernements et aux partenaires sociaux pour qu'ils puissent formuler des commentaires par correspondance.

## ► V. Clôture de la réunion

---

- 406.** La secrétaire générale de la réunion (OIT) félicite les participants pour l'issue fructueuse de la réunion, qui contribuera grandement à améliorer la situation tragique dans laquelle se trouvent les gens de mer abandonnés. Elle constate que le dialogue social s'est une nouvelle fois imposé et salue la coopération fructueuse du secrétariat mixte OIT/OMI. Elle rend hommage aux membres du bureau de la réunion pour leurs compétences techniques et l'esprit de coopération dont ils ont fait preuve durant leurs délibérations. Enfin, elle remercie tous ceux qui ont contribué au bon déroulement des débats pour leur engagement et leur persévérance.
- 407.** Le secrétaire général de la réunion (OMI) remercie tous ceux qui ont participé à cette première réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI; l'adoption des directives marque un tournant qui changera sensiblement la vie des gens de mer du monde entier. L'orateur salue l'esprit de coopération qui a prévalu durant les débats ainsi que la contribution de toutes les parties prenantes à l'amélioration et au renforcement des directives. Il encourage tous les gouvernements présents à la réunion à consulter leur délégation auprès du Comité juridique de l'OMI pour que les directives soient adoptées dans les plus brefs délais, tout changement apporté aux directives adoptées pouvant retarder leur adoption finale jusqu'à deux ans. L'adoption de mesures destinées à améliorer et à actualiser la base de données serait bienvenue.
- 408.** Le vice-président du groupe des armateurs remercie tous les participants pour leur contribution aux travaux, ainsi que le secrétariat mixte OIT/OMI pour son dévouement et ses conseils. Il félicite la présidente pour son excellente conduite des débats et rend hommage à ses homologues des deux autres groupes pour leur approche constructive du dialogue. L'esprit de coopération né de la pandémie de COVID-19 a prévalu tout au long de la réunion et permis d'aboutir à des résultats très positifs. Les gens de mer abandonnés ont le droit fondamental d'être rapatriés et rémunérés en temps voulu et d'accéder aux nécessités de base. Les directives permettront une gestion plus efficace des cas d'abandon. L'orateur salue tout particulièrement le fait que les directives préconisent l'élaboration de procédures opérationnelles normalisées au niveau national, en consultation avec les représentants des armateurs et des gens de mer. Tout devrait être mis en œuvre pour encourager de nouvelles ratifications de la MLC, 2006: on estime en effet qu'environ la moitié des récents cas d'abandon auraient pu être évités si les États impliqués avaient été parties à la convention. Tous les utilisateurs de la base de données OIT/OMI sur les cas signalés

d'abandon des gens de mer bénéficieront de l'initiative consistant à la réviser et à la mettre à jour. Chaque acteur de l'industrie maritime a le devoir de garantir la mise en œuvre effective des dispositifs de sécurité contre l'abandon prévus par la MLC, 2006, afin de protéger les gens de mer partout dans le monde. Les directives permettront d'accroître à l'avenir le taux de résolution effective des cas d'abandon.

- 409.** Le vice-président du groupe des gens de mer s'associe aux propos de son homologue armateur. Il rappelle que, durant la pandémie de COVID-19, l'étroite collaboration entre les partenaires sociaux s'est intensifiée et il espère qu'elle durera encore longtemps. Le renforcement de la coopération avec les gouvernements améliorera encore le bien-être des gens de mer du monde entier. L'orateur salue le travail effectué par le secrétariat mixte et souligne que la réunion a offert un bon exemple de tripartisme et de dialogue social. Il remercie ses collègues du bureau de la réunion ainsi que tous ceux qui y ont participé et qui ont contribué à son issue fructueuse.
- 410.** Le vice-président gouvernemental partage ces vues et félicite ses collègues vice-présidents pour les résultats obtenus. Il salue le travail accompli par le secrétariat mixte et se dit satisfait de l'esprit de coopération, de tripartisme et de dialogue social qui a prévalu tout au long de la réunion. L'industrie maritime est l'un des piliers essentiels de l'économie mondiale ainsi qu'un important pourvoyeur d'emplois. La protection des droits des gens de mer est une question de la plus haute importance. L'adoption des directives est une avancée significative à cet égard.
- 411.** La représentante du gouvernement de la France ainsi que les observateurs gouvernementaux des Bahamas, du Canada, des États-Unis, du Mexique, du Nicaragua et du Panama remercient et félicitent tous ceux qui ont contribué et participé à la réunion.
- 412.** Un observateur de l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) se félicite de l'esprit de collaboration qui a prévalu tout au long de la réunion. L'ICMA est une association mondiale regroupant 27 organisations connues comme missions de gens de mer, églises de gens de mer et ministères maritimes, qui opère dans plus de 700 ports partout dans le monde. L'ICMA est profondément préoccupée par les cas d'abandon survenant dans des ports qui ne font pas partie de son réseau. Les directives adoptées par le groupe de travail tripartite mixte contribueront grandement à prévenir et résoudre les cas d'abandon. L'orateur encourage toutes les parties prenantes à contacter l'ICMA pour toute demande d'aide humanitaire en cas d'abandon survenant dans des ports qui font partie de son réseau.
- 413.** La présidente remercie tous les participants à la réunion pour leurs efforts et salue l'esprit de convergence dans lequel les directives ont été discutées et adoptées.