



COMITÉ JURIDIQUE  
81ème session  
Point 5 de l'ordre du jour

LEG 81/5  
5 janvier 2000  
Original: ANGLAIS

## FOURNITURE D'UNE GARANTIE FINANCIÈRE

### Rapport du Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer

#### Note du Secrétariat

#### RÉSUMÉ

***Résumé analytique:***

Le présent document contient en annexe le rapport du Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer, qui s'est réuni du 11 au 15 octobre 1999 au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI).

***Mesures à prendre:***

Paragraphe 11.6, page 22 du rapport

***Documents de référence:***

LEG 77/11, paragraphes 46 à 48, annexe 2, LEG 78/11, paragraphes 47 et 48, LEG 79/11, paragraphe 45 et LEG 80/11, paragraphes 67 et 68.

\*\*\*

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.



## RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

### 1 Ouverture de la session

1.1 Le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer s'est réuni du 11 au 15 octobre 1999, au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI). La liste des participants figure à l'annexe 1.

1.2 Souhaitant la bienvenue aux participants au nom du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), M. Gaetano Librando, Juriste principal du Service juridique de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures (OMI) a rappelé qu'en examinant à sa soixante-dix-septième session, en avril 1998, la question de la responsabilité et de l'indemnisation à l'égard des créances des équipages, le Comité juridique de l'OMI avait décidé de garantir, par le biais de l'application des instruments internationaux pertinents, les droits des équipages/marins à une indemnisation adéquate en cas de mort, de lésions corporelles et d'abandon. Reconnaisant le rôle complémentaire de l'OMI et de l'OIT dans ce domaine, le Comité s'était prononcé en faveur de la création d'un groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts qui assurerait la liaison entre les deux Organisations. À la suite de l'approbation du Conseil de l'OMI et du Conseil d'administration du Bureau international du Travail, le Groupe de travail *ad hoc* mixte d'experts avait été créé conformément aux dispositions pertinentes de l'Accord de coopération entre les deux Organisations. M. Librando a rappelé qu'à sa soixante-dix-neuvième session, en avril 1999, le Comité juridique de l'OMI avait entériné la désignation de huit représentants de l'OMI : Chypre, États-Unis, France, Ghana, Grèce, Philippines, République de Corée et Royaume-Uni. Le Comité avait aussi décidé que toutes les délégations pourraient participer, en qualité d'observateurs, au Groupe de travail mixte. Il a souligné que conformément au mandat du Groupe de travail *ad hoc* mixte, tel qu'approuvé par le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT, le Groupe avait une tâche importante à accomplir en vue d'évaluer l'ampleur des problèmes potentiels concernant la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances des équipages pour mort, lésions corporelles et abandon, ainsi que l'adéquation et l'efficacité des instruments internationaux applicables existants. Le Groupe de travail ad hoc mixte d'experts devrait aussi, le cas échéant, formuler des recommandations appropriées à l'intention du Comité juridique de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT.

1.3 Mme Cleopatra Doumbia-Henry, Juriste principal du Bureau du Conseiller juridique (BIT), a souhaité la bienvenue aux participants, au nom du Directeur général du Bureau international du Travail. Elle a indiqué qu'après avoir reçu une lettre du Secrétaire général de l'OMI concernant la proposition du Comité juridique tendant à créer le Groupe de travail *ad hoc* mixte d'experts, le Directeur général avait soumis cette proposition à la 273ème session (novembre 1998) du Conseil d'administration du BIT qui avait alors approuvé le mandat suggéré et désigné quatre représentants des armateurs et quatre représentants des gens de mer. Les quatre représentants des armateurs étaient M. K. Akatsuka, M. D. Lindemann, M. J. Lusted et M. G. Koltsidopoulos, et les quatre représentants des gens de mer étaient M. A. Buckman, M. G. Oca, M. B. Orrell et M. A. Tselentis. Elle a aussi relevé que l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) et la Commission internationale sur le bien-être des gens de mer (ICSW) participaient également à la réunion en tant qu'organisations

non gouvernementales. Elle a mentionné le document préparé par le BIT qui examinait les instruments internationaux applicables existants ainsi que d'autres dispositions pertinentes portant sur les questions que le Groupe de travail devait aborder. Le rapport du Groupe de travail serait examiné à la session suivante du Conseil d'administration du BIT et, conformément à une demande des membres armateurs et des membres gens de mer de l'OIT, l'examen de ce rapport serait aussi inscrit à l'ordre du jour de la 29<sup>ème</sup> session de la Commission paritaire maritime qui se tiendrait en janvier 2001.

## **2 Élection du président et des deux vice-présidents**

2.1 M. Jean-Marc Schindler (France, Gouvernement Membre de l'OMI) a été élu président et M. K. Akatsuka (représentant des armateurs) et M. B. Orrell (représentant des gens de mer) ont été élus vice-présidents du Groupe de travail *ad hoc* mixte d'experts, ci-après dénommé le "Groupe de travail".

## **3 Adoption de l'ordre du jour**

3.1 Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document IMO/ILO/WGLCCS 1/1. L'ordre du jour de la session figure à l'annexe 2.

## **4 Vues liminaires des participants de l'OMI et de l'OIT**

4.1 Le Groupe de travail était saisi de deux documents soumis par la Confédération internationale des syndicats libres (CISL) (IMO/ILO/WGLCCS 1/6/1 et IMO/ILO/WGLCCS 1/6/2) qui faisait état de la position de cette organisation au sujet des questions liées respectivement aux lésions corporelles et à la mort des équipages/marins et à l'abandon. Il était aussi saisi d'un document soumis par la Fédération internationale des armateurs (ISF) (IMO/ILO/WGLCCS 1/6) dans lequel celle-ci faisait part de ses vues sur les questions liées aux lésions corporelles et à la mort, ainsi qu'à l'abandon. Un document d'information établi par le BIT (IMO/ILO/WGLCCS 1/7) (ci-après dénommé le "document du BIT") passait en revue les instruments internationaux pertinents portant sur ces questions.

4.2 En ce qui concerne la question de l'abandon, les représentants des armateurs ont rappelé que, lors de la Conférence technique maritime préparatoire de l'OIT de 1986 et de la session maritime de la Conférence internationale du travail en 1987, la question du rapatriement avait fait l'objet d'un ample débat qui avait abouti à l'adoption de la Convention (No 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.<sup>1</sup> Bien qu'ils n'aient pas été au départ pleinement convaincus de l'ampleur du problème, les membres armateurs avaient admis, à l'issue de l'examen d'un document établi à ce sujet par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) en 1999, que le nombre de cas décrits et les vicissitudes subies par les équipages/marins concernés demandaient un examen attentif; des consultations officieuses avaient déjà été entamées à ce sujet avec l'ITF. Ils ont ajouté que les cas signalés par l'ITF ne mettaient généralement en cause qu'un nombre restreint de pays. De nombreux pays avaient en effet mis en place des systèmes pour traiter les questions de rapatriement et ces systèmes devraient être examinés. Il fallait attaquer le problème là où il existait et la création d'un fonds qui serait financé par ceux qui assumaient leurs obligations ne constituerait pas une solution appropriée.

4.3 S'agissant de la question de l'indemnisation pour mort et lésions corporelles des équipages/marins, les membres armateurs ont relevé que dans de nombreux pays elle était traitée dans

---

<sup>1</sup> L'annexe 3 contient une liste de toutes les conventions mentionnées dans le présent rapport et des organisations au sein desquelles elles ont été adoptées.

le cadre du régime de sécurité sociale, mais que dans d'autres elle était couverte par les contrats de travail. Des problèmes ont pu se poser dans les pays où les armateurs n'assumaient pas leurs obligations ou étaient incapables de payer les primes d'assurance et n'étaient donc plus couverts. Cependant, d'autres pays avaient mis en place des régimes qui ne devraient pas être compromis par de nouvelles prescriptions internationales.

4.4 Les membres gens de mer ont déclaré que la tâche du Groupe de travail était d'entamer un processus visant à résoudre la question de l'abandon des équipages/marins et la difficulté qu'ils avaient ainsi que leurs familles à obtenir une indemnisation adéquate en cas de lésions corporelles et de mort. Ils ont cité un livre intitulé "*Voyages of Abuse - Seafarers, Human Rights and International Shipping*" (Voyages d'abus – gens de mer, droits de l'homme et transports maritimes internationaux) qui décrivait, entre autres, la banqueroute d'une compagnie de navigation qui était à l'origine de 25 % des cas soulignés dans le document de la CISL. Contrairement aux dires de certains armateurs, il ne s'agissait pas d'un événement exceptionnel comme le montraient plusieurs autres faillites de grandes compagnies. Plusieurs autres cas ont été évoqués, dont l'un mettait en cause le même armateur qui après être devenu insolvable avait reçu une aide pour commencer de nouvelles opérations qui avaient abouti à l'abandon d'autres équipages. On ne pouvait tolérer que de tels abus se poursuivent, il fallait résoudre ces questions dès aujourd'hui.

4.5 L'OMI et l'OIT ont été remerciées d'avoir réagi rapidement aux demandes tendant à convoquer le présent Groupe de travail. Les membres gens de mer ont noté le document positif soumis par les membres armateurs et souhaitaient collaborer avec eux pour trouver des solutions qui soient à la fois viables et efficaces. Tout en espérant que des progrès importants soient réalisés, ils ont douté que certaines questions, notamment celles des salaires, puissent être résolues à la présente session. Ils appuieraient toute proposition tendant à convoquer d'autres réunions OMI/OIT pour poursuivre l'examen de ces questions importantes.

4.6 La délégation des Philippines s'est félicitée de la convocation de la réunion qui constituait un pas important en vue de trouver un moyen transparent et fiable pour résoudre les questions à l'étude. Figurant parmi les principaux fournisseurs de main-d'œuvre maritime, les Philippines avaient mis en place une politique, une législation et une réglementation nationales pour protéger leurs équipages/marins. Elle a déclaré qu'il était nécessaire de renforcer les instruments internationaux existants de manière à résoudre les problèmes qui se posaient actuellement, en particulier à une époque où les gens de mer étaient tenus de satisfaire à des normes internationales de compétence plus élevées. La réunion devrait recenser les mesures permettant d'éliminer les abus commis par ceux qui, de manière à promouvoir leurs intérêts personnels et professionnels, capitalisaient sur la misère des gens de mer.

4.7 La délégation grecque a estimé que quelle que soit l'ampleur du problème, il fallait résoudre la question de l'abandon des équipages/marins et de l'indemnisation pour mort et lésions corporelles et prendre des mesures réalistes au sein d'une tribune à laquelle les gens de mer et les armateurs participeraient sur un pied d'égalité.

4.8 La délégation des États-Unis, appuyée par la délégation du Royaume-Uni, a reconnu les nombreux cas d'abandon, de lésions corporelles ou de mort des équipages/marins et les conséquences graves que cela entraînait pour leurs familles. Elle a souligné que le Groupe de travail devrait examiner l'absence d'une indemnisation dans les délais voulus, la nécessité d'un système transparent de responsabilité, les problèmes de mise en application des instruments internationaux et la vulnérabilité des équipages. L'élément humain devrait aussi être pris en compte ainsi que les conséquences économiques graves subies par les États du port, les gouvernements et les organismes privés qui étaient régulièrement confrontés à ces questions.

4.9 La délégation française a déclaré que son pays, en tant qu'État du port important, reconnaissait que l'abandon des équipages/marins était à l'évidence un problème grave en raison des

conséquences humaines et des questions judiciaires, techniques, financières et de sécurité qu'il entraînait. La France avait créé un groupe de travail chargé de passer en revue les différents instruments internationaux et règles nationales. Elle était prête à contribuer de manière positive aux délibérations du Groupe de travail et appuyait la ratification de la Convention (No 166) sur le rapatriement des gens de mer, 1987, ainsi que les propositions relatives à la création d'un fonds international ou à la mise en place d'une couverture d'assurance.

4.10 La délégation chypriote a indiqué que la façon dont elle aborderait ces questions serait dictée par les obligations et les devoirs publics qu'a chaque État vis-à-vis de ses propres citoyens et vis-à-vis des citoyens d'un autre État qui pourraient se trouver dans sa juridiction. Le Groupe de travail devrait s'efforcer de recenser des solutions pratiques et pragmatiques pour résoudre ces questions dans un avenir immédiat et explorer les mécanismes ou arrangements qui pourraient être mis en place afin d'éliminer progressivement le problème dans le long terme.

4.11 La délégation chypriote a estimé qu'il fallait aborder les questions en faisant preuve de prévoyance. Les cas décrits dans le document de la CISL s'étaient produits au cours des quatre dernières années. Il était toutefois nécessaire de reconnaître les changements intervenus depuis l'adoption de la Convention (No 23) sur le rapatriement des marins, 1926 et l'évolution constante de la structure et du mode de fonctionnement de l'industrie maritime. On avait en particulier assisté au cours des dernières années à l'apparition d'un grand nombre d'États qui offraient des services d'immatriculation à l'industrie maritime. Il s'agissait pour la plupart de pays en développement. Qui plus est, dans certains cas, ces services n'étaient pas administrés par l'État lui-même mais étaient confiés sous forme de concession ou en vertu d'un contrat à des personnes morales qui avaient leur centre d'opérations dans diverses parties du monde. Les recettes provenant de ces services n'étaient généralement pas perçues par l'État mais par les personnes morales qui rembouraient à l'État seulement une partie des droits effectifs.

4.12 La délégation observatrice de Singapour a indiqué que son pays, en tant que grande nation maritime, attachait beaucoup d'importance au bien-être des équipages/marins et avait constitué un fonds, à savoir le "Singapore Stranded Seafarers Fund" (Fonds singapourien pour les marins abandonnés) qui recevait des cotisations de l'Administration maritime et portuaire de Singapour (MPA), de la Singapore Maritime Officers' Union (SMOU) et de la Singapore Organization of Seamen (SOS). L'objet de ce fonds était de soulager la détresse dans laquelle se trouvaient les équipages/marins à bord des navires immatriculés à Singapour qui étaient laissés sans ressources à Singapour ou à l'étranger.

4.13 Les membres du Groupe de travail se sont généralement accordés à penser que le problème de l'abandon était un problème réel qui revêtait une dimension humaine et sociale lourde de conséquences.

## **5 Examen du mandat**

5.1 Sur l'invitation du Président, le Secrétariat de l'OMI a présenté le document IMO/ILO/WGLCCS 1/5 qui rappelait les faits à l'origine de la création du Groupe de travail mixte OMI/OIT et contenait en particulier le mandat du Groupe, tel qu'adopté par le Comité juridique de l'OMI et approuvé par le Conseil d'administration du BIT.

5.2 En ce qui concerne son ordre du jour, le Groupe de travail a décidé d'examiner séparément la question de l'abandon des équipages/marins et celle de l'indemnisation pour mort et lésions corporelles. Par conséquent, les points 6, 7, 8 et 9 de l'ordre du jour ont été examinés tout d'abord en ce qui concerne l'abandon et ensuite en ce qui concerne la mort et les lésions corporelles.

- 6 Évaluation de l'ampleur du problème**
- 7 Examen des instruments pertinents de l'OMI (y compris ceux élaborés conjointement sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies et de l'OMI), de l'OIT et des autres instruments internationaux applicables (dont la liste devrait être donnée)**
- 8 Évaluation de l'adéquation et de l'efficacité de ces instruments**
- 9 Formulation de recommandations appropriées à l'intention du Comité juridique de l'OMI et/ou du Conseil d'administration du BIT, selon qu'il convient**

## **ABANDON**

### **Évaluation de l'ampleur du problème**

6.1 En ce qui concerne l'abandon des équipages/marins, le Groupe de travail était saisi d'un document soumis par la CISL (ILO/IMO/WLGCCS 1/6/2) soulignant qu'il s'agissait à l'évidence d'un problème grave bien que le nombre total d'équipages/marins abandonnés ne soit pas connu. 212 cas d'abandon, soit plus de 3 500 membres d'équipage, avaient été signalés à l'ITF entre juillet 1995 et juin 1999. La CISL a relevé que ces cas étaient généralement dus aux causes suivantes : saisie, épave, échouement, naufrage, immobilisation, faillite ou insolvabilité, qui non seulement entraînaient l'abandon des équipages, mais mettaient aussi leurs familles dans des situations de détresse étant donné que les salaires n'avaient souvent pas été versés depuis des mois avant l'abandon. La CISL a estimé par ailleurs que les cas mentionnés n'étaient que la partie visible de l'iceberg.

6.2 Le document rappelait que malgré les obligations découlant des dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de nombreux États n'avaient pas la volonté politique d'intervenir dans les cas d'abandon. Il évoquait les garanties des droits de l'homme en vertu des pactes internationaux relatifs aux droits économiques, sociaux et culturels et aux droits civils et politiques, ainsi que le droit à la "rémunération" (y compris le rapatriement) et l'obligation qu'ont les États de prendre des mesures positives pour protéger la vie. Il passait en revue l'adéquation et la pertinence de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes (MLM) et la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, ainsi que les instruments pertinents de l'OIT. Il concluait qu'aucun de ces instruments ne traitait de manière adéquate des problèmes liés à l'abandon. Il n'existait en particulier aucun mécanisme clair permettant de définir la situation dans laquelle l'armateur était considéré comme ayant failli à son devoir de rapatriement et où la responsabilité de l'État du pavillon entraînait alors en jeu.

6.3 La Fédération internationale des armateurs (ISF) a souligné dans son document IMO/ILO/WGLCCS 1/6 que la vaste majorité des compagnies de navigation prenaient des dispositions appropriées pour rapatrier les équipages/marins à l'issue de leurs périodes de service. C'est pourquoi l'ISF estimait que les solutions devaient viser les problèmes existants et ne pas pénaliser l'industrie dans son ensemble. Bien qu'il ne soit pas facile d'obtenir des chiffres exacts concernant ce problème, les 57 navires mentionnés dans le document de la CISL correspondaient à environ 0,13 % de la flotte mondiale des navires de commerce et à une moyenne de 1 000 équipages/marins abandonnés par an (0,08 % de la population mondiale de marins). Selon ces statistiques, les équipages/marins les plus souvent abandonnés étaient des ressortissants russes, ukrainiens, birmanais ou roumains.

6.4 Dans son document, l'ISF indiquait que ses membres acceptaient leur responsabilité de rapatrier les équipages/marins et que dans les cas d'abandon, dus à l'insolvabilité ou à d'autres raisons, où le propriétaire de navire ne s'était pas acquitté de ses obligations, l'État du pavillon devrait rapatrier les équipages/marins, quelle que soit leur nationalité, conformément à la Convention (No 23) de l'OIT sur le rapatriement des marins, 1926, et recouvrer les frais de rapatriement. Les

armateurs demandaient que l'OMI et l'OIT recueillent, à titre d'indication, des renseignements sur les arrangements en matière de rapatriement mis en place dans de nombreux États, que ceux-ci soient ou non Parties aux conventions pertinentes de l'OIT.

6.5 À propos de ces questions, les membres armateurs ont indiqué que la question du rapatriement des équipages/marins était couverte par un instrument international moderne, à savoir la Convention (No 166) de l'OIT sur le rapatriement des marins (révisée), 1987. Cependant, peu de pays avaient ratifié cette convention qui constituait une version révisée et améliorée de la Convention antérieure (No 23) sur le rapatriement des marins, 1926. Un armateur était obligé de rapatrier les équipages/marins et s'il manquait à cette obligation, la responsabilité incombait à l'État du pavillon. La question d'un fonds ou d'une garantie avait été examinée, mais des prescriptions traitant de manière adéquate du problème n'avaient pas été incluses dans le texte final de la Convention (No 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987. Le problème procédait de l'insuffisance des ratifications dont il faudrait élucider les raisons.

6.6 Les membres gens de mer se sont référés aux données fournies dans le document de la CISL et au document de l'OIT qui relevait que dans les cas d'abandon, les équipages/marins n'étaient plus considérés comme tels mais comme des chômeurs étrangers auxquels le droit d'entrée dans l'État du port était refusé. Même si les bons armateurs ne devaient pas être censés payer les coûts encourus par les mauvais exploitants, il n'y avait pas d'autre solution dans de telles circonstances. Si les instruments de l'OIT étaient adéquats, le problème ne se poserait pas aujourd'hui.

6.7 Un représentant des gens de mer a replacé le problème dans son contexte historique et rappelé en particulier la résolution concernant la protection des salaires et des gens de mer abandonnés, qui avait été adoptée par la Commission paritaire maritime (JMC) à sa vingt-sixième session en 1991 et dont une copie était jointe à l'annexe 4. Dans le dispositif de cette résolution, il était recommandé aux États Membres d'adopter une législation et des mesures pratiques afin de protéger les salaires ainsi que d'autres droits des équipages/marins lorsque l'armateur ou la société de gestion devenait insolvable, notamment dans les cas où les équipages/marins étaient abandonnés dans un port de mer.

6.8 Les membres gens de mer ont aussi évoqué le fait que parmi les privilèges maritimes, les créances des équipages/marins ne prenaient pas le rang le plus élevé. La plupart des États prévoyaient une garantie financière en cas de non-paiement des salaires aux travailleurs à terre et bien qu'il s'agisse d'une rupture de contrat, ce non-paiement ne posait pas de problème. Ils ont réitéré que le droit au rapatriement devrait faire partie des droits de l'homme fondamentaux.

6.9 Le représentant de l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) a fait observer que pendant que les États poursuivaient le débat sur la question de savoir qui devrait prendre en charge et rapatrier les équipages/marins abandonnés, c'était les associations caritatives qui continuaient de financer ces coûts. Il a indiqué par ailleurs que dans certains cas, la situation des équipages/marins était telle qu'ils étaient réduits à vendre le matériel du navire pour pouvoir s'acheter de la nourriture pour survivre.

6.10 La délégation des Philippines a indiqué que la crainte d'avoir à assumer les frais de rapatriement pourrait être l'une des raisons pour lesquelles certains États n'avaient pas ratifié la Convention (No 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987. En tant qu'État du port et grand fournisseur d'équipages/marins, les Philippines rendaient les agences de recrutement des équipages/marins principalement responsables du rapatriement et du versement des salaires. Lorsque les agences de recrutement manquaient à leurs obligations concernant le rapatriement, un organisme gouvernemental (l'Overseas Workers Welfare - Administration du Ministère du travail et de l'emploi) intervenait. Cette solution était efficace et exécutoire.



6.11 Un représentant de la Fédération internationale des armateurs (ISF) a jugé nécessaire d'étudier les arrangements mis en place à l'échelon national pour faire face aux cas d'abandon, comme par exemple en Norvège et à Singapour, et au niveau régional comme par exemple dans l'Union européenne. Les États du pavillon devraient être encouragés à prévoir des dispositions pour recouvrir le coût du rapatriement des équipages/marins abandonnés, qui soient adaptées aux circonstances nationales. L'OMI et l'OIT devraient recueillir des renseignements sur les arrangements mis en place dans de nombreux États pour veiller à ce que les équipages/marins abandonnés soient rapatriés et ces renseignements devraient être publiés pour servir de guide aux États qui manquaient à leur obligation de rapatrier les équipages/marins abandonnés par les navires battant leur pavillon.

6.12 La délégation chypriote a estimé que la question de l'abandon n'était pas une question de statistiques. À son avis, la prise en charge des équipages/marins abandonnés ainsi que leur rapatriement étaient des questions humanitaires auxquelles les États avaient l'obligation de faire face. Si la responsabilité incombait et continuait d'incomber à l'armateur ou à l'exploitant du navire, les États avaient l'obligation, dans le contexte de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, d'établir un mécanisme pour résoudre ces questions lorsque tous les autres arrangements avaient échoué. Toutefois, l'établissement d'un tel mécanisme ne devrait pas encourager les armateurs peu scrupuleux. La démarche devrait consister à rendre les armateurs responsables de leurs actions et à ne pas encourager les exploitants qui pouvaient facilement se soustraire à leurs obligations sachant que les États en assumeraient les conséquences. Les solutions ou les arrangements qu'un armateur serait censé mettre en place devraient être tels qu'ils garantissent la disponibilité de ressources pour financer les coûts résultant de l'abandon des équipages/marins. Ces arrangements ne devraient pas dépendre de l'existence de l'armateur ou de sa capacité à assumer les coûts en jeu. La responsabilité ne devrait pas incomber aux associations caritatives et des solutions plus systématiques devraient être trouvées.

6.13 En ce qui concerne la législation et les pratiques nationales, la délégation chypriote a fait savoir au Groupe de travail que depuis 1963, Chypre prévoyait dans sa législation le paiement par le gouvernement des frais de rapatriement des équipages/marins abandonnés à Chypre et assistance en attendant le rapatriement. En outre, lors de la ratification de la Convention (No 147) sur la marine marchande (Normes minima), 1976, Chypre avait prévu des crédits budgétaires spéciaux pour financer le rapatriement de tout marin abandonné employé à bord d'un navire battant pavillon chypriote, quel que soit la nationalité du marin ou le lieu de l'abandon. De l'avis de Chypre, lorsque tous les moyens avaient été épuisés, il était approprié que l'État intervienne et fournisse les fonds nécessaires. Bien que des fonds puissent être disponibles pour le rapatriement et que le gouvernement soit disposé à organiser le rapatriement, il ne pouvait toutefois le faire que lorsque ces cas étaient portés à son attention.

6.14 La délégation observatrice de la Norvège a fait savoir qu'un système était prévu dans son pays pour faire face à l'abandon des équipages/marins en cas de faillite des compagnies de navigation. En vertu de la législation norvégienne, les armateurs étaient tenus responsables du rapatriement des équipages/marins et du paiement des salaires. Pour être immatriculé sur le registre maritime international norvégien (NIS), chaque armateur était tenu de donner une garantie que les équipages/marins seraient rapatriés et que huit semaines de salaire leur seraient payées. Un navire qui ne satisfaisait pas à ces prescriptions était radié du registre. Le coût du système n'était pas élevé.

6.15 La délégation de la République de Corée a expliqué que son pays disposait d'un système pour le rapatriement des équipages/marins coréens ou des équipages/marins étrangers à bord des navires battant pavillon de la République de Corée, mais qu'il avait des difficultés à trouver des solutions en ce qui concerne les autres aspects du problème et estimait qu'un nouveau système était nécessaire.

6.16 La délégation des États-Unis a indiqué qu'il existait dans son pays des lois et règlements concernant le rapatriement des équipages/marins américains, mais que des dispositions analogues n'étaient pas prévues pour les équipages/marins étrangers abandonnés aux États-Unis. Elle a évoqué

une table ronde convoquée récemment par le Center for Seafarers' Rights of the Seamen's Church Institute (New York). Elle a recommandé au Groupe de travail une étude intitulée : "There's No Place Like Home : Repatriating the Industry's Seafarers" qui constituait une référence utile à ce sujet.

6.17 La délégation française a déclaré que dans son pays les seules dispositions prévues concernant le rapatriement des équipages/marins étrangers figuraient dans le Code maritime du travail qui établissait la responsabilité de l'armateur. La France se préparait à ratifier la Convention (No 166 de l'OIT) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

6.18 La délégation ghanéenne a noté qu'en vertu du droit ghanéen, la responsabilité du rapatriement incombait à l'armateur. Toutefois, dans les cas où l'armateur était insolvable, l'État assumait la responsabilité du rapatriement des marins, mais cela représentait une charge financière énorme.

6.19 Les membres gens de mer ont estimé que le système appliqué en Norvège était digne d'éloges : aucun navire n'était inscrit sur le registre sans fourniture d'une garantie concernant les salaires des équipages/marins. Ils se sont référés à l'annexe 3 du document de la CISL qui comportait une liste des États du pavillon où les cas d'abandon étaient les plus nombreux. Ils se sont demandé si un État devrait être autorisé à administrer un registre s'il ne satisfaisait pas certaines conditions minimales. Quant au système applicable aux Philippines, ils ont souligné qu'il ne couvrait pas les salaires des équipages/marins et que dans certains cas les équipages/marins refusaient d'être rapatriés avant que leur salaire leur ait été versé. Ils ont aussi relevé que le fonds était en partie financé par les cotisations des équipages/marins.

6.20 La délégation grecque a indiqué que son pays avait ratifié la Convention (No 23) de l'OIT sur le rapatriement des marins, 1926, mais qu'il n'avait pas ratifié la Convention révisée (No 166) de 1987 et qu'il éprouvait quelques réticences à le faire avant que d'autres pays à tradition maritime l'aient également ratifiée. La question de l'abandon des équipages/marins était régie par la législation nationale en vigueur qui prévoyait une commission spéciale. Cette commission avait le pouvoir d'autoriser le rapatriement des équipages/marins et le paiement des salaires.

6.21 La délégation chypriote a fait observer que l'OMI s'était engagée depuis quelque temps dans un processus visant à mettre en avant et renforcer les obligations et responsabilités des États du pavillon, et notamment celle de rendre compte de leur action. Tous les efforts devraient, dans ce contexte, tendre à mettre en cause l'État du pavillon dès qu'un cas d'abandon se présente. Ce processus pourrait être facilité si l'on demandait aux États de désigner des correspondants pour s'occuper de ces questions. Les renseignements sur ces correspondants devraient être communiqués à l'OMI et à l'OIT qui établiraient des listes pertinentes en vue de leur diffusion à tous leurs États Membres.

6.22 La délégation chypriote, appuyée par la délégation du Royaume-Uni, a indiqué que la question de l'abandon présentait plusieurs aspects, à savoir : rapatriement, situation relative à l'immigration, aide aux équipages/marins et salaires. La question relative à l'immigration, à savoir l'expulsion des équipages/marins et leur traitement en tant que chômeurs étrangers, appelait une attention particulière de la part des Gouvernements Membres. De l'avis de la délégation chypriote, il n'était pas juste de refuser à des équipages/marins l'autorisation de débarquer et les visas nécessaires ou de les expulser dans des situations dont ils n'étaient pas responsables. Cette situation condamnait les équipages/marins et avait des répercussions sur leurs perspectives futures d'emploi. La question des salaires dus au moment de l'abandon et ultérieurement était complexe et dépendait des contrats de travail. Les États pourraient hésiter à garantir le paiement de ces salaires car cela pourrait avoir des incidences sur les conditions d'emploi et amener les exploitants à abandonner les équipages/marins en sachant que l'État paierait.

6.23 Le Groupe de travail a noté que la question de l'abandon des équipages marins était examinée depuis de nombreuses années, notamment par la Commission paritaire maritime qui avait adopté une résolution concernant la protection des salaires et des équipages/marins abandonnés. Il a été généralement admis que le problème des équipages/marins abandonnés était un problème grave qui exigeait que l'on prenne d'urgence des mesures pour y remédier. Il a estimé que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer imposait aux États du pavillon le devoir d'exercer un contrôle effectif sur les navires battant leur pavillon, y compris en ce qui concerne les aspects socioprofessionnels, reconnaissant par là l'importance de l'élément humain. Il a aussi reconnu que les questions liées à l'abandon étaient notamment les suivantes : rapatriement, aide aux équipages dans une situation d'abandon, situation relative à l'immigration et paiement de la rémunération due.

### **Examen des instruments pertinents de l'OMI et de l'OIT**

6.24 Les membres armateurs ont indiqué qu'un nombre important d'instruments de l'OIT traitaient du problème de l'abandon des équipages/marins, même s'ils n'avaient pas réussi à l'éliminer. Ils ont mentionné la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes qui contenait des dispositions concernant les créances des équipages/marins en cas d'insolvabilité de l'armateur. Ils se sont demandé pourquoi les instruments existants n'avaient pas été ratifiés et ont souligné que la Convention (No 147) de l'OIT sur la marine marchande (normes minima), 1976 prévoyait des normes minima du travail qui étaient mises en application par le biais du contrôle par l'État du port, que l'État du pavillon ait ou non ratifié la Convention. Ils ont estimé qu'il fallait d'abord s'attaquer au problème de la non-ratification de ces instruments.

6.25 Les membres gens de mer ont fait observer que les instruments d'aucune organisation ne traitaient spécifiquement de la question de l'abandon des équipages. Tout en reconnaissant que la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes contenait des dispositions garantissant les créances pour gages dus et était souvent plus favorable que la législation nationale, elle ne traitait pas des problèmes immédiats des équipages abandonnés et, tout comme la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, n'offrait pas une solution. Qui plus est, ni l'une ni l'autre de ces conventions n'étaient encore en vigueur. Un navire n'avait souvent pas de fonds propres pour donner lieu à la saisie et l'accès au système judiciaire intimidait les équipages/marins. La saisie et la vente forcée des navires ne constituaient pas une solution au problème de l'abandon.

6.26 En ce qui concerne les conventions de l'OIT, les membres gens de mer ont noté que la Convention (No 23) sur le rapatriement des marins, 1926, bien qu'elle ait fait l'objet de 45 ratifications depuis 1926, n'avait été guère efficace pour résoudre le problème de l'abandon. Tout en établissant le droit des équipages/marins au rapatriement, elle omettait de spécifier qui devait payer. Ils ont indiqué que la Convention (No 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987 était un nouvel instrument important et utile dans la mesure où il imposait expressément la responsabilité à l'armateur. Toutefois, dans les cas d'abandon, le problème était que l'armateur avait disparu et qu'il était peu probable que l'État du port ou le pays dont les équipages/marins étaient ressortissants recouvre les sommes qu'il avait avancées. Les autorités consulaires et les autorités du port pouvaient intervenir mais n'étaient pas obligées de le faire.

6.27 Les membres gens de mer ont déclaré que malgré sa pertinence, la Convention (No 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, était laxiste et n'obligeait pas les agences de placement à rapatrier les gens de mer. Ils ont estimé que le sujet de la Convention (No 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936 n'était qu'en partie pertinent. En ce qui concerne la Convention (No 95) sur la protection du salaire, 1949 et la Convention (No 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, qui visaient tous les salariés dont les créances étaient protégées au moyen d'un privilège, elles ne garantissaient pas que les équipages reçoivent la totalité de leur salaire et, en tout état de cause, il s'agissait d'une procédure qui prendrait du temps. Ces conventions n'offraient pas une

solution efficace en cas d'abandon. Les membres gens de mer ont indiqué que malgré les efforts considérables déployés par l'OIT pour servir la cause des équipages abandonnés, les résultats ne représentaient apparemment qu'un succès partiel.

6.28 La délégation chypriote a partagé l'avis des membres gens de mer et des membres armateurs selon lequel tous les instruments internationaux pertinents étaient ceux énumérés dans le document de l'OIT. Toutefois, ces instruments traitaient seulement de certains aspects du problème et le faisaient de manière fragmentaire. Qui plus est, certains de ces instruments avaient plus de 70 ans et ne répondaient pas exactement aux besoins actuels des transports maritimes internationaux. Par ailleurs, les instruments les plus récents n'étaient pas encore en vigueur et on ne pouvait prévoir quand ils le seraient. Il n'était donc pas possible d'évaluer leur incidence sur les questions à l'étude et en particulier celle de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et de la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires.

6.29 La délégation grecque a appelé l'attention sur l'aspect de l'abandon concernant l'immigration et le statut des équipages/marins abandonnés en tant qu'étrangers en situation irrégulière. Elle a évoqué la Convention (No 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, qui stipulait que la pièce d'identité permettait à un marin d'entrer sur un territoire afin d'être rapatrié. Elle a estimé que cet instrument était pertinent et demandé qu'il soit ajouté à la liste du document de l'OIT.

6.30 La délégation chypriote a estimé qu'il était raisonnable de s'attendre à ce que les États fournissent des soins médicaux, des subsides et une aide aux équipages/marins abandonnés, prennent des dispositions en vue de leur rapatriement lorsque d'autres arrangements avaient échoué et règlent les questions concernant la situation des équipages/marins abandonnés relative à l'immigration. En ce qui concerne la Convention (No 95) de l'OIT sur la protection du salaire, 1949, et la Convention (No 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, il serait, de l'avis de cette délégation, difficile aux États d'assumer la responsabilité du paiement des salaires des équipages/marins sur les deniers publics. Il fallait explorer d'autres moyens pour veiller à ce que les équipages/marins reçoivent la rémunération qui leur était due.

6.31 La délégation chypriote a réitéré qu'il fallait envisager des solutions pragmatiques à court terme tout en étudiant les solutions à long terme. Elle a été en faveur d'inclure dans le rapport du Groupe de travail toutes les recommandations et suggestions formulées.

6.32 Le Groupe de travail a approuvé une liste des instruments internationaux pertinents concernant la question de l'abandon, qui est reproduite à l'annexe 3.

### **Évaluation de l'adéquation et de l'efficacité des instruments pertinents**

6.33 Les membres armateurs ont jugé nécessaire que les gouvernements participant au Groupe de travail donnent une idée des raisons du faible nombre d'acceptations des conventions maritimes pertinentes de l'OIT. Ils ont noté que la Convention sur le rapatriement des marins (révisée) de 1987 (No 166), adoptée en 1986, était l'un des instruments les plus récents. Ils ont rappelé les circonstances dans lesquelles la Convention sur le rapatriement des marins (révisée) de 1987 (No 166) avait été rédigée et, en particulier, la manière plutôt fortuite dont la question de l'abandon des marins avait été soulevée. Le but n'avait pas été de traiter en détail les obligations de l'État du pavillon en cas d'abandon, ce qui expliquait pourquoi le texte final n'avait pas prévu de mécanisme précis de paiement ou de recouvrement des frais. Il ne manquait pas d'instruments internationaux sur la question du rapatriement. Le mandat prévu dans l'acte constitutif de l'OIT donnait indiscutablement à cette organisation la possibilité d'encourager plus activement la ratification des instruments existants et de s'enquérir des difficultés qui continuaient d'empêcher les États Membres d'envisager une plus large acceptation.

6.34 Les membres gens de mer ont noté que plusieurs considérations pouvaient amener un gouvernement à se prononcer contre la ratification : coût, priorités politiques, existence d'une législation nationale déjà en vigueur. Sur le plan de l'évaluation des instruments, la position des membres gens de mer était qu'aucun des traités existants ne donnait aux équipages/marins d'autre recours direct que la possibilité de poursuites au civil. Il n'était pas réaliste de s'attendre à ce que des équipages/marins abandonnés aient les moyens nécessaires pour tenter des poursuites dans un pays étranger. Les instruments existants énonçaient clairement les obligations de l'État du pavillon en matière de rapatriement mais il n'existait pas de mécanisme d'exécution. En revanche, l'État du port ainsi que l'État dont les équipages/marins étaient ressortissants pouvaient agir mais ils hésitaient souvent à intervenir dans les cas d'abandon. Les membres gens de mer ont conclu que le système actuel n'était pas efficace et ont été en faveur d'une solution ne nécessitant pas de ratification.

6.35 La délégation française a fait savoir que, conformément aux recommandations d'un groupe de travail établi par le Gouvernement pour examiner le problème des équipages/marins abandonnés, la France avait entamé la procédure de ratification de la Convention sur le rapatriement des marins (révisée) de 1987 (No 166) et qu'elle avait l'intention d'en promouvoir la ratification au niveau européen lorsqu'elle prendrait la présidence de l'UE au second semestre de l'an 2000.

6.36 Se référant à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et à la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, la délégation des Philippines a indiqué que son gouvernement avait modifié la législation nationale en matière d'hypothèques maritimes pour l'harmoniser avec la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, même si l'objectif principal de l'amendement avait été de faciliter le financement des navires. Cette délégation a noté que la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes ne conférait pas le rang le plus élevé aux privilèges garantissant les créances pour gages.

6.37 En réponse à une question sur les études entreprises par l'OIT sur le faible nombre de ratifications des conventions maritimes, le représentant du Bureau international du Travail (BIT) a évoqué les travaux en cours du Groupe de travail sur la politique de révision des normes, créé par le Conseil d'administration du BIT et chargé d'examiner en profondeur les conventions de l'OIT adoptées avant 1985 et d'évaluer la nécessité éventuelle de leur révision. Concernant les conventions qui étaient à jour mais qui n'avaient obtenu que peu de ratifications, des renseignements ont été demandés aux gouvernements sur les raisons de la non-ratification ou sur les obstacles à la ratification.

6.38 S'agissant de la question de la ratification des instruments, la délégation chypriote a mentionné la situation à l'OMI et l'analyse coûts-avantages à laquelle devaient se livrer les États. Elle a observé que les instruments de l'OMI de caractère technique avaient été acceptés par plus de 100 États, soit un taux d'acceptation deux fois supérieur à celui des instruments de caractère purement juridique (traitant par exemple, de la limitation de la responsabilité et de l'indemnisation). Cela s'expliquait par le fait que les navires étaient tenus de posséder divers certificats pour pouvoir être exploités sur le marché mondial. Les États étaient donc obligés de ratifier ces instruments, faute de quoi les activités de leurs navires se heurteraient à de graves difficultés. De plus, le régime actuel de contrôle des navires par l'État du port établi en vertu de ces instruments exigeait que les certificats se trouvent à bord des navires. Le nombre relativement élevé d'acceptations de la Convention sur la marine marchande (normes minima) de 1976 (No 147) par rapport aux autres instruments maritimes de l'OIT venait de ce que cette

convention était devenue obligatoire et exécutoire en vertu du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.

6.39 Le Secrétariat de l'OMI a brièvement souligné les principes régissant les régimes internationaux de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, établis par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds : la Convention sur la responsabilité civile imposait, en règle générale, au propriétaire du navire la responsabilité objective des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire était en droit de limiter sa responsabilité sous certaines conditions. Le propriétaire d'un navire-citerne transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants comme cargaison était tenu de souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité aux termes de la Convention. Les pétroliers devaient avoir à bord un certificat attestant l'existence de cette couverture. En vertu de la Convention portant création du Fonds, les victimes d'une pollution par les hydrocarbures pouvaient être indemnisées pour les dommages dépassant le montant de la responsabilité du propriétaire du navire. Les contributions au Fonds étaient versées par toute personne ayant reçu plus qu'une quantité donnée d'hydrocarbures au cours de l'année civile dans un État Partie à la Convention portant création du Fonds. Ce régime avait été modifié en 1992 par deux protocoles.

6.40 Le Groupe de travail a conclu que malgré l'existence d'un nombre considérable d'instruments internationaux portant sur certains aspects des questions à l'étude, aucun ne traitait adéquatement du problème dans son ensemble.

### **Formulation de recommandations**

6.41 De l'avis des membres armateurs, il n'était pas possible d'envisager dans le court terme la rédaction d'un nouvel instrument international traitant de tous les éléments identifiés eu égard au problème de l'abandon des gens de mer. Cette tâche prendrait forcément du temps, et ne donnerait probablement pas les résultats souhaités. Il serait préférable d'explorer la possibilité de renforcer les instruments existants. Les membres armateurs ont relevé que, vu les faits présentés au Groupe de travail, l'abandon était une question complexe qui ne se limitait pas au seul problème du rapatriement. Ils ont évoqué l'excellente étude publiée par le Center for Seafarers' Rights. Ils ont souligné la nécessité de poursuivre l'étude et de confier à des experts l'analyse d'une multitude de questions, y compris celle du statut du marin abandonné en tant qu'immigrant en situation irrégulière. Ils ont mentionné le partage de la responsabilité entre le propriétaire du navire, l'État du pavillon, l'État du port et l'État dont le marin était ressortissant. Les pays fournisseurs de main-d'œuvre avaient l'obligation aux termes de l'article 3 de la Convention sur la marine marchande (normes minima) de 1976 (No 147) d'avertir les équipages/marins des problèmes pouvant résulter d'un engagement sur un navire ne répondant pas aux normes. Par ailleurs, les membres armateurs ont rappelé les principales recommandations qu'ils avaient formulées dans leur document, à savoir, notamment, la collecte systématique de renseignements, le lancement d'une enquête de l'OIT sur les dispositions nationales existantes, et le rassemblement par l'OIT de renseignements sur les raisons qui empêchaient les États Membres de ratifier les conventions pertinentes.

6.42 Les membres gens de mer ont déclaré qu'à ce stade, rechercher les raisons de l'état peu satisfaisant de ratification des instruments pertinents ne donnerait pas les résultats escomptés. L'exécution des traités et la volonté politique de veiller à cette exécution étaient au coeur du problème. La solution idéale pourrait prendre la forme d'un instrument qui n'aurait pas besoin d'être ratifié par les États pour devenir applicable. Ce qu'il fallait, c'était un mécanisme novateur

tel qu'un fonds international, des fonds nationaux ou une assurance obligatoire. La Convention de 1971 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures constituait un précédent intéressant qui méritait d'être examiné soigneusement. L'abandon des équipages était une infraction aux droits fondamentaux de l'homme. Un partage de la responsabilité était nécessaire et il fallait parfois que les bons paient pour les méchants. La volonté politique d'insister sur l'exécution, de nommer et d'exposer à l'opprobre ceux qui ne respectaient pas les normes contribuerait au respect d'un droit moral et social supérieur. Le rapport du Groupe de travail ne devrait pas se limiter à témoigner de la gravité et de la complexité du problème : il devrait incorporer les trois solutions proposées.

6.43 Les membres gens de mer ont réitéré l'opinion selon laquelle l'inadéquation des instruments existants venait non seulement du faible nombre de ratifications mais aussi des insuffisances inhérentes aux conventions elles-mêmes. D'une part, certaines conventions, largement ratifiées, ne traitaient pas vraiment le problème alors que d'autres instruments, mieux rédigés, n'obtenaient pas la large acceptation nécessaire. L'une des solutions éventuelles serait de créer un fonds international. Pour être efficace, ce fonds devrait être obligatoire, autrement dit, il serait nécessaire de ratifier un instrument. La ratification ne serait pas nécessaire dans le cas d'un fonds créé volontairement. À cet égard, le financement partiel des contributions au fonds sur les salaires des équipages/gens de mer ne serait pas acceptable. Il existait une seconde option, à savoir la création de fonds nationaux, et une troisième option, à savoir la mise en place d'un régime d'assurance obligatoire. Dans ce dernier cas, le rôle des mutuelles de protection et d'indemnisation (Clubs P&I) devrait être examiné. En effet, certaines de leurs règles générales (telles que le principe "payer pour être payé") semblaient incongrues dans le cas d'équipages/marins abandonnés.

6.44 La délégation chypriote a proposé que le débat ne se limite pas aux instruments de l'OIT mais porte aussi sur d'autres textes juridiques tels que la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes et la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires. Le rapport du Groupe de travail devrait notamment recommander ce qui suit : l'examen des lois et pratiques nationales ainsi que des solutions qui existeraient déjà; le nécessaire échange de renseignements entre administrations nationales, organisations professionnelles, le Secrétariat de l'OMI et le BIT, éventuellement par l'intermédiaire de correspondants désignés; les délibérations du Groupe de travail mixte OMI/OIT pourraient apporter une contribution utile aux travaux du Groupe de travail de l'OIT sur la politique de révision des normes et devraient donc être pleinement prises en considération; la création éventuelle de fonds, compte tenu du fait que la mise en œuvre d'un fonds international pourrait être complexe et ne pourrait constituer qu'une solution à long terme. Sur le plan de l'action, les travaux devraient être axés sur l'application des obligations et des régimes de responsabilité existants plutôt que sur la mise en place de mesures de repli. Enfin, les recommandations à soumettre aux organes exécutifs de l'OMI et de l'OIT ne devraient pas proposer des arrangements spécifiques ou limités mais simplement indiquer les méthodes et moyens disponibles.

6.45 La délégation des Philippines a mentionné son Overseas Workers Welfare Administration (Administration de l'aide sociale aux travailleurs à l'étranger) et expliqué que les équipages/marins et les propriétaires de navires versaient une contribution qui permettait de financer des prestations importantes et notamment le rapatriement. En ce qui concerne la proposition relative à la création d'un fonds, plusieurs questions se posaient, par exemple la nécessité d'introduire des certificats qui seraient vérifiés par le biais du contrôle des navires par l'État du port. La délégation coréenne a estimé qu'il serait difficile de résoudre le problème à l'étude en s'inspirant simplement des régimes existants.

6.46 La délégation française a appuyé les recommandations en faveur de la collecte d'informations, de la création d'un fonds et de la poursuite du débat. La délégation norvégienne s'est opposée à la création d'un fonds international, considérant que la plupart des gouvernements risquaient de ne pas être disposés à assumer des obligations financières supplémentaires dans un domaine où la responsabilité première incombait à l'armateur, en particulier dans le cas des États qui avaient déjà prévu un système de rapatriement.

6.47 Un observateur de l'International Group of P&I Clubs a signalé que les clubs couvraient déjà la plupart - mais non la totalité - des obligations juridiques du propriétaire de navire et qu'il était admis de longue date que cette couverture ne s'étendait pas à la faillite.

6.48 La délégation grecque a avancé que des fonds nationaux et des régimes d'assurance obligatoire pourraient constituer des mécanismes mieux indiqués pour le règlement rapide des cas de rapatriement qu'un fonds international qui mettrait probablement en œuvre un mécanisme administratif plus lourd et beaucoup plus lent.

6.49 Les membres gens de mer se sont félicités de l'accord qui s'était manifestement dégagé au sein du Groupe de travail en vue d'examiner les mesures appropriées pour s'attaquer au problème de l'abandon des équipages/marins. Ils ont proposé qu'une déclaration commune OMI/OIT soit rédigée, récapitulant les points sur lesquels un consensus existait déjà. Les membres armateurs ont approuvé cette proposition mais la délégation chypriote s'est demandé si l'adoption d'une telle résolution serait compatible avec le mandat prévu dans l'acte constitutif de l'OMI et le mandat confié au Groupe de travail. Sur proposition du Président, il a été décidé qu'un groupe restreint examinerait ce point de façon informelle dans le but de proposer une solution acceptable.

6.50 Le Groupe de travail a conclu que l'obligation de rapatrier les équipages/marins incombait aux armateurs mais que, lorsque ces derniers ne s'acquittaient pas de cette obligation, celle-ci retombait principalement sur l'État du pavillon en vertu des instruments internationaux pertinents. Il a aussi considéré qu'il existait plusieurs solutions possibles et qu'il était important que le système fonctionne efficacement et couvre tous les membres d'équipage, quelle que soit leur nationalité. Il a en outre été proposé que les États du pavillon veillent à ce qu'un tel mécanisme soit en place avant d'inscrire un navire sur leur registre.

## **RESPONSABILITÉ ET INDEMNISATION À L'ÉGARD DES CRÉANCES POUR MORT ET LÉSIONS CORPORELLES**

### **Évaluation de l'ampleur du problème**

6.51 Le Groupe de travail était saisi d'un document de la CISL (IMO/ILO/WGLCCS 1/6/1) sur la question des créances pour mort et lésions corporelles. Ce document rappelait le risque élevé de blessure et de mort inhérent au métier de marin, mettant en relief le caractère international et mobile de l'emploi maritime qui donnait fréquemment lieu à des problèmes juridiques et juridictionnels complexes. Il évoquait les problèmes propres à la pratique en matière d'assurance maritime (protection et indemnisation, P&I) qui n'exigeait aucune couverture des créances de l'équipage et mentionnait un pourcentage mondial de 5 % de navires non assurés. Le principe du remboursement des créances réglées par l'armateur ("payer pour être payé") était considéré comme un grave obstacle au paiement des créances par les clubs P & I, s'ajoutant à d'autres



règles de ces clubs. Il signalait certaines pratiques des Clubs P & I et de leurs représentants qui faisaient pression sur des créanciers dont la situation financière était désespérée pour qu'ils acceptent des montants peu élevés en contrepartie du quitus des créances. Il leur arrivait aussi d'élever des objections juridiques sans fondement ou d'exiger des créanciers une garantie avant qu'une créance puisse être traitée.

6.52 Le document de la CISL mentionnait aussi le privilège maritime garantissant les créances du personnel de bord que prévoyait la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, indiquant qu'il pourrait être utile aux équipages/marins. Cette convention n'était pas encore en vigueur. Les recours offerts par la saisie du navire ne constituaient pas un mécanisme de protection suffisant, étant donné que la valeur nette ou réalisable du navire n'était souvent pas suffisante pour satisfaire les créances. La saisie était une mesure coûteuse donnant lieu à des frais supplémentaires, tels que droits portuaires. Les instruments de l'OIT étaient potentiellement pertinents, même s'ils ne traitaient pas de la question spécifique de l'indemnisation pour lésions corporelles, considérée comme distincte de la prise en charge des frais médicaux et du paiement du salaire pendant les périodes d'interruption du travail pour cause de maladie ou de blessure.

6.53 La Fédération internationale des armateurs (ISF) a noté, dans son document IMO/ILO/WGLCCS 1/6, que de nombreux contrats de marins comportaient des barèmes d'indemnisation en cas d'incapacité ou de décès. En plus des prestations contractuelles, la législation nationale de certains pays prévoyait une responsabilité quasi délictuelle en cas de négligence. Dans la plupart des cas, les armateurs prudents contractaient une assurance pour couvrir les créances des équipages résultant de lésions corporelles ou de décès, par l'intermédiaire des Clubs P & I.

6.54 Les membres gens de mer ont fait valoir que bien que les métiers de la mer soient parmi les plus dangereux qui soient, les armateurs n'étaient aucunement tenus de souscrire une assurance pour garantir le risque de décès ou de lésion corporelle des membres d'équipage et que la couverture par les Clubs P & I n'offrait pas une protection adéquate. De plus, on estimait que 5 % de la flotte n'était pas assurée, ce qui pouvait donner lieu à des problèmes sociaux d'une importance considérable. Parmi les pratiques les plus difficilement acceptables de Clubs P & I, il fallait mentionner le retrait rétroactif de la couverture, le principe "payer pour être payé" qui constituait probablement le plus grave obstacle à l'obtention d'une indemnisation, l'absence d'accès direct pour les équipages/marins et l'offre aux équipages/marins et/ou à leurs familles d'indemnités inférieures à celles prévues dans les contrats de travail.

6.55 La délégation chypriote a rappelé que l'OMI et l'OIT avaient des domaines de compétence différents et que le Comité juridique de l'OMI ne pouvait pas traiter de la question des créances du chef de mort et de lésion corporelle ni engager un débat réellement utile sur cette question sans instructions précises de l'Organisation, mais cela n'empêchait pas les gouvernements d'écouter.

6.56 Les membres gens de mer ont rappelé que le mandat concernait la fourniture d'une garantie financière, ce qui relevait de la compétence de l'OMI. Le débat ne concernait pas la sécurité sociale mais la garantie financière. Il appartenait au Groupe de travail d'envisager la réalité concrète du problème. Il n'existait pas de régime international prévoyant une garantie financière et le système international dans son ensemble n'assurait pas la protection des équipages/gens de mer.

6.57 La délégation chypriote a considéré que la question de l'indemnisation pour mort ou lésions corporelles était plus complexe que celle de l'abandon. Il y avait plusieurs éléments à examiner : le cadre juridique prévu sur le plan national pour traiter de l'indemnisation pour lésions corporelles; la garantie des créances des équipages dépassant la couverture de l'armateur; les pratiques modernes telles que le recours à des sociétés de gestion des équipages ou des agences de recrutement et leur impact sur les régimes existants qui imposent la responsabilité à l'armateur; les obstacles à une plus large ratification de la Convention sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée) de 1987 (No 165). Quoiqu'il en soit, il ne faisait aucun doute que les équipages/marins avaient droit à des prestations minimales en cas de lésion corporelle et leurs familles à une indemnisation en cas de décès, quels que soient le pavillon et/ou leur nationalité.

6.58 Un observateur de l'International Group of P & I Clubs a reconnu que de nombreux Clubs P & I excluaient la couverture de l'équipage mais uniquement parce que les lois nationales en matière de sécurité sociale étaient très diverses et fragmentées. De plus, de nombreux pays exigeaient que l'assurance soit souscrite localement.

6.59 Les membres gens de mer ont souligné que le véritable problème était l'absence d'un système fournissant une garantie financière effective pour les créances des équipages. Faute d'action de la part du secteur maritime et en raison de la nécessité impérieuse de trouver des solutions, cette question était à l'étude au sein du Comité juridique de l'OMI depuis quatre ans et avait été rattachée à la révision de la Convention d'Athènes, au projet de convention sur l'enlèvement des épaves, au projet de convention sur les combustibles de soute et au projet de directives de l'OMI concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes. Les membres gens de mer ont déploré les pratiques par lesquelles les Clubs P & I faisaient pression pour réduire le montant des règlements. Ils ont cité des exemples de tels règlements obtenus en dépit de dispositions contractuelles plus favorables. Les membres gens de mer ont proposé des discussions bilatérales avec les membres armateurs, avec l'assistance du Secrétariat de l'OMI et du BIT.

6.60 À la différence du débat sur l'abandon, pour lequel des données avaient été fournies, les membres armateurs ont estimé que l'on ignorait tout de l'ampleur du problème dans le cas des créances du chef de mort et de lésion corporelle. Dans plusieurs pays, rien n'était prévu dans les contrats de travail parce que la question était couverte par la loi. De plus, les armateurs ont eu connaissance de cas dans lesquels les équipages/marins avaient soumis des demandes d'indemnisation sans fondement ou trompeuses. Il a donc été suggéré que les discussions avec les Clubs P & I se poursuivent hors du cadre du Groupe de travail, auquel les résultats de ces discussions seraient communiqués. Toutefois, les membres armateurs ont cité le document de l'ISF (IMO/ILO/WGLCCS 1/6, paragraphe 3), selon lequel les prestations contractuelles devaient être versées rapidement et intégralement lorsque les faits n'étaient pas contestés, qu'une demande de dommages-intérêts ait ou non été présentée, mais l'indemnisation versée en vertu des clauses d'un contrat devrait venir en déduction des dommages-intérêts éventuellement accordés par la suite.

6.61 La délégation du Royaume-Uni tout en considérant que les questions sociales et apparentées étaient essentiellement du ressort de l'OIT, a estimé qu'il était légitime que l'OMI s'y intéresse aussi. Le Royaume-Uni ne souhaitait pas entrer dans un débat détaillé sur des questions qui relevaient des contrats de travail, mais le genre d'employeurs qui abandonnaient les équipages ou ne les payaient pas étaient probablement aussi ceux qui ne se souciaient pas de l'importance d'une bonne formation et d'une bonne motivation des équipages et qui, de façon générale, ne respectaient pas les normes. Les bons employeurs, conscients de leurs obligations et de leurs

responsabilités, prenaient une assurance pour couvrir les créances des équipages. L'assurance obligatoire serait éventuellement une solution et le Royaume-Uni était favorable à son inclusion dans les discussions envisagées entre les représentants des gens de mer, les armateurs et les Clubs P & I.

6.62 La délégation des États-Unis était fortement impliquée dans le Groupe de travail mixte OMI/OIT et dans le travail en cours. Elle reconnaissait l'existence d'un problème qu'il fallait résoudre. Elle a mentionné le document établi par le Center for Seafarers' Rights du Seamen's Church Institute et l'impact que ces problèmes avaient aux États-Unis où n'existaient ni législation nationale, ni mécanisme précis pour traiter de ces questions.

6.63 La délégation française a déclaré qu'il fallait examiner toutes les possibilités, y compris l'assurance obligatoire.

6.64 Le Groupe de travail a conclu qu'un problème existait effectivement mais que d'autres études étaient nécessaires pour examiner tous les aspects du problème.

### **Examen et évaluation des instruments de l'OMI et de l'OIT pertinents**

6.65 Le Groupe de travail a examiné le document de l'OIT (IMO/ILO/WGLCCS 1/7) qui portait sur les principales dispositions des instruments de l'OMI et de l'OIT et d'autres arrangements internationaux traitant, à des degrés divers, de la question de la responsabilité à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des équipages/marins.

6.66 Au cours du débat, les membres armateurs ont déclaré que le problème des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des équipages relevait essentiellement du domaine de compétence de l'OIT. Ils ont indiqué que le système traditionnel selon lequel les équipages/marins travaillaient essentiellement à bord de navires de leur propre nationalité n'existait plus. Aujourd'hui, plus de 50 % des navires utilisaient des pavillons de complaisance et employaient des équipages multinationaux. De nombreux pays n'avaient pas de régime de sécurité sociale et le problème se posait dans les pays où la couverture en cas de lésions corporelles et de mort était laissée à la discussion de l'armateur. Les plaintes à cet égard concernaient le manque de protection sociale. Les membres armateurs ont rappelé que les instruments de l'OIT traitant de la sécurité sociale avaient toujours été complexes et controversés. La révision de certains instruments plus anciens jugés obsolètes avait été inscrite à l'ordre du jour. Pour de nombreux États, la Convention (No 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée) contenait des dispositions qui posaient de graves problèmes de ratification. Les membres armateurs seraient donc disposés à examiner la pertinence de ces instruments et à explorer, dans un esprit constructif, les moyens possibles de les améliorer.

6.67 Les membres gens de mer ont indiqué que le Comité juridique de l'OMI était en train d'élaborer trois instruments juridiques traitant des questions de responsabilité, à savoir : a) un texte révisé de la Convention d'Athènes sur le transport par mer des passagers et de leurs bagages et du Protocole de 1990 y relatif, b) une nouvelle Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour la pollution due aux combustibles de soute des navires, et c) une nouvelle Convention sur l'enlèvement des épaves. Ils ont aussi informé le Groupe de travail que le Comité juridique avait approuvé un projet de directives de l'OMI sur les responsabilités des propriétaires de navires en matière de créances maritimes, qui devait être soumis à l'Assemblée à sa prochaine session aux fins d'adoption. L'objet de ces directives était d'établir un cadre de bonnes pratiques pour encourager tous les armateurs à prendre des mesures afin que les créanciers reçoivent une indemnisation adéquate à la suite d'événements mettant en cause leurs navires. Ils estimaient donc que l'OMI était compétente pour traiter de la garantie financière concernant les créances des équipages.

6.68 Les membres gens de mer ont constaté qu'il n'existait pas d'instrument de l'OMI, ni d'instrument ONU/OMI traitant des questions relatives aux lésions corporelles et à la mort. Ils ont noté que tandis que la Convention de l'OMI de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes s'appliquait aux actions intentées par les équipages/marins pour lésions corporelles, limitant ainsi la responsabilité des propriétaires de navires, elle n'offrait malheureusement pas un arrangement réciproque pour les équipages/marins, tel qu'un régime de responsabilité objective ou d'assurance obligatoire. Quant à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, elle offrait un mécanisme pour garantir un privilège maritime sur le navire, ce qui constituait une amélioration par rapport à la législation de nombreux États qui ne prévoyaient pas de privilège pour les créances du chef de mort ou de lésion corporelle. Toutefois, cette Convention n'était pas encore en vigueur. Le recours à la saisie conservatoire des navires pour garantir les droits n'était pas satisfaisant étant donné que cette procédure limitait le recouvrement à la valeur du navire ou aux fonds propres engagés dans le navire et exigeait des poursuites judiciaires onéreuses.

6.69 S'agissant des conventions de l'OIT, à savoir la Convention (No 55) concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer, 1936, la Convention (No 56) concernant l'assurance-maladie des gens de mer, 1936 et la Convention (No 165) concernant la sécurité sociale des gens de mer (révisée) 1987, les membres gens de mer ont souligné qu'elles ne traitaient pas de l'indemnisation mais plutôt du paiement des frais médicaux, des indemnités de maladie, etc., résultant de lésions corporelles et que la révision de ces instruments prendrait 15 à 20 ans. Ils ont mentionné le recouvrement des droits dans le cas des créances d'ordre contractuel, par opposition à la négligence, et se sont demandé s'il serait nécessaire de saisir un navire en vue d'exécuter un jugement. Ils ont fait observer qu'il existait une assurance obligatoire pour protéger l'environnement marin et ont conclu qu'un système analogue devrait s'appliquer aux créances des équipages.

6.70 La délégation de la République de Corée a souligné que la sécurité du navire et, partant, la protection du milieu marin étaient étroitement liées au bien-être des équipages/marins. La République de Corée appliquait déjà effectivement la plupart des dispositions de la Convention (No 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987 et estimait que la question d'une action directe des gens de mer méritait un plus ample examen.

6.71 La délégation chypriote a souscrit aux observations formulées par les membres gens de mer et les membres armateurs selon lesquels les instruments internationaux pertinents, en ce qui concernait l'abandon, étaient ceux énumérés dans le document de l'OIT. Elle a aussi partagé l'avis selon lequel ces instruments ne couvraient pas toutes les questions qui avaient été portées à l'attention du Groupe de travail. Elle a rappelé le caractère fragmentaire de ces instruments dont certains remontaient aux années 1930, époque à laquelle les changements intervenus dans le secteur maritime ne pouvaient être envisagés. S'agissant de l'abandon, il était nécessaire de traiter la question de manière pragmatique pour garantir le traitement uniforme, systématique et équitable des équipages/marins, quel que soit le lieu où les événements se produisaient ou quel que soit l'État d'origine ou le domicile des équipages/marins.

6.72 Le Groupe de travail a souscrit à la déclaration du Président, à savoir qu'il y avait entente générale sur l'évaluation du problème et que les instruments existants ne traitaient pas de manière adéquate du problème. Il s'est mis d'accord sur une liste des instruments internationaux pertinents concernant les questions liées aux lésions corporelles et à la mort, laquelle est reproduite à l'annexe 3.

## **Formulation de recommandations concernant les créances des équipages pour mort et lésions corporelles**

6.73 Les membres gens de mer ont estimé que l'assurance obligatoire était le moyen le plus couramment utilisé pour protéger les créances pour lésions corporelles et que l'on pouvait trouver des modèles à cet égard au niveau national et international. L'assurance obligatoire n'offrait pas une protection complète étant donné qu'en cas d'insolvabilité de l'armateur, par exemple, le principe "payer pour être payé" empêcherait, dans la pratique, le membre d'équipage de recouvrer ses droits. Par conséquent, ce qui était nécessaire c'était un régime d'assurance obligatoire parallèlement à un système d'accès direct des gens de mer, tel que celui prévu dans le Direct Action Statute de l'État de la Louisiane ou dans le Direct Act de Puerto Rico. Une autre solution possible serait une assurance-accident individuelle contractée par l'armateur pour l'ensemble des équipages/marins. Dans ce cas, le droit d'action directe ferait partie de la police d'assurance. En résumé, un régime prévoyant une assurance obligatoire sans action directe ne serait pas une solution viable. Par ailleurs, la clause "payer pour être payé" des Clubs P & I devrait être modifiée si l'on voulait que tout arrangement de protection et d'indemnisation soit efficace.

6.74 Les membres armateurs ont estimé qu'il fallait réviser de façon plus approfondie la notion d'assurance obligatoire, étant donné les vastes différences qui existaient entre les régimes de sécurité sociale et les régimes juridiques et conventionnels des divers pays.

6.75 La délégation des États-Unis a fourni des renseignements sur la législation de son pays en vertu de laquelle les navires de commerce entrant dans les eaux des États-Unis étaient tenus de posséder un certificat de responsabilité financière pour les frais de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. Conformément à cette législation, la plupart des navires devaient prouver qu'ils avaient les moyens (par exemple, bons, garantie d'assurance, existence d'avoirs aux États-Unis, etc.) de payer les dommages causés en cas de déversement d'hydrocarbures. Ces dispositions étaient appliquées par la plupart des autorités américaines chargées du contrôle par l'État du port.

6.76 La délégation grecque a estimé que l'assurance obligatoire constituait une option et a suggéré que les membres gens de mer, les membres armateurs et les Clubs P&I se réunissent pour examiner tous les aspects de la question.

6.77 Les membres gens de mer ont suggéré de mentionner également la création d'un fonds international ou d'un fonds national dans la liste des recommandations concernant les créances pour mort ou lésions corporelles, car le cas pourrait se présenter où à la suite de l'abandon d'un navire, une créance en indemnisation pour mort ou lésions corporelles devra être garantie. Les membres armateurs se sont élevés contre toute mention d'un fonds international comme solution possible au problème concernant les lésions corporelles ou la mort.

6.78 La délégation chypriote a estimé qu'il semblait y avoir deux questions apparentées concernant la mort et les lésions corporelles des équipages/marins. La première était celle des prestations auxquelles le marin et sa famille ou les personnes à charge auraient droit et la deuxième avait trait à l'indemnisation à laquelle un marin et sa famille et les personnes à charge pourraient avoir droit du fait des rapports contractuels. Alors que l'on pouvait raisonnablement s'attendre à ce que les États s'occupent de la première question, il leur était difficile de s'occuper de la seconde. Du point de vue de l'État, la délégation chypriote a suggéré qu'il pourrait être approprié d'identifier une liste minimale des prestations dont un marin devrait bénéficier et que les armateurs devraient offrir. Ces prestations ne devraient pas dépendre du fait que l'armateur continue ou non d'exister ou soit capable ou non par ses propres moyens de couvrir les créances.

6.79 Des consultations informelles ont eu lieu au sujet de la proposition formulée par les membres armateurs et les membres gens de mer tendant à poursuivre éventuellement les débats en dehors du Groupe de travail. Le Groupe de travail a noté que les membres armateurs et les membres gens de

mer s'étaient mis d'accord pour organiser une réunion ISF/ITF l'année suivante en vue d'examiner des questions spécifiques. Les deux groupes avaient l'intention d'inviter des représentants des Clubs P&I ainsi que d'autres organismes internationaux à assister à la réunion.

6.80 Les membres gens de mer se sont déclarés satisfaits de ce que l'on se soit mis d'accord pour procéder à des discussions bilatérales avec une participation appropriée. Tout en se félicitant de l'invitation adressée aux Clubs P & I à participer à ces discussions ils ont aussi invité les gouvernements à indiquer s'ils jugeaient approprié d'inscrire les questions suivantes à l'ordre du jour de ces discussions bilatérales : règles des Clubs P & I et principe "payer pour être payé"; lenteurs dans le règlement des créances; règlement des différends; absence d'accès direct des équipages/marins à l'assurance; notification préalable du retrait de la couverture, règlement pour des montants sous évalués contrairement aux obligations contractuelles; opportunité d'introduire l'assurance obligatoire. À l'issue des discussions bilatérales, les membres armateurs et les membres gens de mer soumettraient un rapport au Groupe de travail, en particulier en ce qui concerne les domaines dans lesquels des progrès ont été accomplis.

6.81 La délégation chypriote a salué l'accord conclu entre les membres armateurs et les membres gens de mer comme un signe positif et a exprimé l'espoir que les Clubs P & I acceptent de participer à cette réunion. La liste des questions proposées était raisonnable mais il faudrait peut-être établir un ordre de priorité pour certaines questions à l'étude.

6.82 Un observateur de l'International Group of P & I Clubs a déclaré que lors d'une réunion antérieure IST/ITF, tenue en juin 1999, les Clubs P & I avaient consenti à participer à un groupe de travail informel. Les Clubs P & I étaient donc prêts à prendre part à la réunion proposée dans les conditions suivantes : les discussions devaient rester confidentielles et ne devraient pas être portées à l'attention du public; aucun observateur ne devait être admis, les questions d'assurance obligatoire et d'accès direct des équipages/marins ne seraient pas abordées.

6.83 La délégation des États-Unis a appuyé l'initiative des membres armateurs et des membres gens de mer, mais a prévenu qu'il faudrait exiger que le groupe informel d'étude rende compte de ses délibérations au Groupe de travail mixte OMI/OIT.

6.84 Résumant le débat sur ce point, le Président a estimé qu'une proposition extrêmement intéressante avait été faite et que le groupe d'étude faciliterait grandement la tâche du Groupe de travail lui-même. Ce groupe informel devrait naturellement rendre compte de ses délibérations aux organes exécutifs des deux Organisations. Le Groupe de travail s'est mis d'accord sur les possibilités suivantes en ce qui concerne les problèmes liés aux lésions corporelles et à la mort : a) assurance obligatoire; b) examen des instruments existants pour voir s'ils pourraient être améliorés; c) discussions plus approfondies entre les milieux industriels, les équipages/marins et les assureurs.

## **10 Divers**

10.1 Le Groupe de travail a examiné et adopté la déclaration commune qui est jointe à l'annexe 5.

## **11 Conclusions**

11.1 Compte tenu du caractère complémentaire des mandats des deux organisations internationales, le Groupe de travail a estimé qu'une approche concertée OMI/OIT constituait le meilleur moyen d'examiner les problèmes et de formuler des recommandations appropriées aux instances supérieures respectives. Par conséquent, le Groupe de travail a suggéré de se réunir à nouveau, notamment, pour évaluer les renseignements que les États Membres et les institutions compétentes devaient communiquer à l'OMI et à l'OIT en ce qui concerne les mécanismes existants et

pour envisager des arrangements éventuels à plus long terme, tels que la création d'un fonds international ou la mise en place de mesures nationales ayant le même degré d'efficacité.

11.2 Le Groupe de travail est convenu que dans le contexte des conclusions auxquelles était parvenu le Groupe de travail, des renseignements supplémentaires étaient nécessaires en ce qui concerne :

#### **ABANDON**

- .1 les raisons du faible nombre de ratifications des instruments internationaux pertinents existants et les problèmes rencontrés;
- .2 les régimes et systèmes nationaux existants traitant des problèmes d'abandon des équipages/marins;
- .3 les leçons tirées des divers régimes de responsabilité civile et leur impact sur les systèmes de certification;

#### **LÉSIONS CORPORELLES ET MORT**

- .4 les régimes et systèmes nationaux existants concernant la garantie financière en cas de lésions corporelles et de mort.

11.3 À partir des renseignements recueillis, le Groupe de travail examinerait et évaluerait de nouvelles approches possibles pour traiter des questions d'abandon, de garantie financière en cas de lésions corporelles et de mort des équipages/marins et étudierait en particulier les solutions possibles suivantes (qui ne sont pas indiquées dans un ordre de priorité) :

#### **ABANDON**

- .1 fonds nationaux
- .2 fonds international
- .3 assurance obligatoire
- .4 systèmes fondés sur des garanties bancaires ou des mécanismes analogues
- .5 autres propositions

#### **LÉSIONS CORPORELLES ET MORT**

- .1 assurance obligatoire
- .2 assurance-accident individuelle
- .3 fonds nationaux
- .4 fonds international
- .5 autres propositions.

11.4 Le Groupe de travail a noté la proposition des membres armateurs et des membres gens de mer tendant à tenir une réunion informelle avec les représentants des Clubs P & I pour examiner les difficultés rencontrées et explorer les solutions possibles concernant certaines règles relatives à la couverture par les Clubs P & I et à rendre compte de leurs délibérations aux organes exécutifs des deux Organisations. Parmi les questions qui seraient examinées figurent les suivantes :

- .1 le principe "payer pour être payé";
- .2 accès direct des équipages/marins aux assureurs;
- .3 lenteurs dans le règlement des créances;
- .4 règlement des différends;

- .5 techniques de traitement des créances;
- .6 avis préalable de retrait de la couverture, y compris les personnes auxquelles cet avis doit s'adresser; et
- .7 règlement des obligations contractuelles à raison de montants sous-évalués.

11.5 Les autres conclusions auxquelles le Groupe de travail est parvenu sont les suivantes :

- .1 les problèmes liés à l'abandon et aux créances pour mort et lésions corporelles étaient réels et graves, ils revêtaient une dimension humaine et sociale et exigeaient que l'on s'y attache d'urgence;
- .2 un nombre considérable d'instruments internationaux traitaient de certains aspects des problèmes à l'étude, mais aucun ne le faisait de manière complète;
- .3 des correspondants devraient être désignés pour faciliter la communication et informer les parties concernées, y compris l'État du pavillon, dès qu'un problème se présente;
- .4 la publication à l'intention des États de principes directeurs sur le rapatriement des équipages/marins.

**Mesures que le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT sont invités à prendre**

11.6 Le Groupe de travail invite le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT à prendre les mesures suivantes :

- .1 noter le rapport du Groupe de travail et en particulier les conclusions indiquées aux paragraphes 11.1 à 11.5;
- .2 noter la déclaration du Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts qui est reproduite à l'annexe 5;
- .3 approuver que le Groupe de travail poursuive ses travaux conformément au mandat proposé à l'annexe 7 et donner aux Secrétariats les instructions correspondantes;
- .4 prier les États Membres et, par l'intermédiaire des Secrétariats, les institutions compétentes de fournir en temps voulu les renseignements sur les questions indiquées au paragraphe 11.2; et
- .5 charger les Secrétariats de l'OMI et de l'OIT de compiler les renseignements reçus et de les soumettre à la prochaine réunion du Groupe de travail.

\*\*\*



**ANNEXE 1**

**List of Participants**

<b>Chairman:</b>	Mr. J.-M. Schindler (Member Government - France)
<b>Vice-Chairmen:</b>	Captain K. Akatsuka (Shipowner representative)
	Mr. B. Orrell (Seafarer representative)

**ILO PARTICIPANTS**

**Shipowners' Members**

Captain K. Akatsuka (Japan)  
Mr. G. Koltsidopoulos (Greece)  
Mr. D. Lindemann (Germany)  
Mr. J. Lusted (International Chamber of Shipping)

**Advisers**

Ms. P.E. Voss (Denmark)  
Ms. E. Midelfart (Norway)  
Mr. D. Dearsley (International Shipping Federation)

**Seafarers' Members**

Mr. S. Buckman (Ghana)  
Mr. G. Oca (Philippines)  
Mr. B. Orrell (United Kingdom)  
Mr. A. Tselentis (Greece)

**Advisers**

Mr. M. Dickinson (International Transport Workers' Federation )  
Ms. D. Fitzpatrick (International Transport Workers' Federation)

## IMO PARTICIPANTS

### Member Governments

#### **Cyprus**

Mr. N. Charalambous  
Mr. C. D. Demetriou  
Mr. Y. Palates

#### **France**

Ms. A. Gogneau  
Mr. E. Levert

#### **Ghana**

Mr. S. Quaye

#### **Greece**

Lt. Cdr. (HCG) G. Boubopoulos

#### **Philippines**

Ms. V. Bravo  
Mr. A. Cruje  
Ms. T. Lora  
Ms. B. Pimentel  
Ms. M. A. de los Santos

#### **Republic of Korea**

Mr. K. Lim  
Prof. Yoo Myeong-yoo

#### **United Kingdom**

Mr. K. Deadman  
Mr. P. M. Parr

#### **United States**

Mr. W. L. Chaney  
Mr. D. B. Stevenson  
Mr. E. A. Cohen  
Mr. W. D. Eglington  
Ms. K. Metcalf  
Mr. R. Lioeanjie

## **OBSERVERS**

### **Member Governments**

#### **Mexico**

Captain S. Bandala

#### **Norway**

Mr. A. Østre

#### **Singapore**

Mr. L.K. Sheri

#### **South Africa**

Mr. J. V. D. Westhuizen

### **Associate Member**

#### **Hong Kong, China**

Mr. B. B. Rao

### **Non-Governmental Organizations**

#### **International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)**

Mr. J. Whitlow  
Mr. M. Dickinson  
Ms. D. Fitzpatrick  
Mr. A. Mutawi  
Mr. E. de la Cruz  
Mr. J. R. V. Lamug  
Mr. H. O. I. Isaksen  
Mr. J. Smith

#### **International Group of P and I Association (P and I)**

Mr. C. Hume  
Mr. D. J. L. Watkins

**International Marine Contractors Association (IMCA)**

Mr. A. D. Read

**International Christian Maritime Association (ICMA)**

Rev. J. Harel  
Rev. C. K. Peters

**International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW)**

Mr. A. Elliott

**JOINT SECRETARIAT**

**ILO**

Ms. C. Doumbia-Henry, Principal Legal Officer  
Mr. G. Politakis, Legal Officer  
Mr. K. Schindler, Labour Standards Specialist (Maritime questions)  
Mr. B. Wagner, Maritime Specialist

**IMO**

Dr. R.P. Balkin, Director, Legal Affairs and External Relations Division  
Mr. G. Librando, Senior Legal Officer, Legal Office, Legal Affairs and External Relations Division  
Mr. A. Winbow, Head, STCW and Human Element Section, Maritime Safety Division  
Mr. A. Mahapatra, Technical-Officer, STCW and Human Element Section, Maritime Safety Division  
Mr. M Fuazudeen, Technical-Officer, STCW and Human Element Section, Maritime Safety Division

\*\*\*

**ANNEXE 2**

**ORDRE DU JOUR**

**Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer**

qui se tiendra au Siège de l'OMI,  
4 Albert Embankment, Londres, SE1 7SR,  
du lundi 11 octobre à 9 heures 30 au vendredi 15 octobre 1999

1. Ouverture de la session
2. Élection du président et des deux vice-présidents
3. Adoption de l'ordre du jour
4. Vues liminaires des participants de l'OMI et de l'OIT
5. Examen du mandat
6. Évaluation de l'ampleur du problème
7. Examen des instruments pertinents de l'OMI (y compris ceux élaborés conjointement sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies et de l'OMI), de l'OIT et d'autres instruments internationaux applicables (dont la liste devrait être donnée)
8. Évaluation de l'adéquation et de l'efficacité de ces instruments
9. Formulation de recommandations appropriées à l'intention du Comité juridique de l'OMI et/ou du Conseil d'administration du BIT, selon le cas
10. Divers
11. Adoption du rapport au Comité juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT

\*\*\*



**ANNEXE 3****Liste des instruments pertinents****ABANDON****CONVENTIONS DE L'OIT**

- Convention concernant le rapatriement des marins, 1926 (N° 23)  
 Convention concernant le rapatriement des marins (révisée), 1987 (N° 166)  
 Convention concernant les pièces d'identité nationales des gens de mer, 1958 (N° 108)  
 Convention sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996 (N° 179)  
 Convention concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, 1987 (N° 163)  
 \*Convention sur la protection du salaire, 1949 (N° 95)  
 \*Convention sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992 (N° 173)  
 \*Recommandation sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 (N° 187)  
 \*Convention concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer, 1936 (N° 55)  
 \*Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 1976 (No 147) et Protocole de 1996  
 Recommandation concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, 1987 (No 173)

**MORT ET LÉSIONS CORPORELLES****CONVENTIONS DE L'OIT**

- \*Convention concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer, 1936 (N° 55)  
 Convention concernant l'assurance-maladie des gens de mer, 1936 (N° 56)  
 Convention concernant la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer, 1987 (N° 164)  
 Convention concernant la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987 (N° 165)

**CONVENTIONS DE L'OMI**

- Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que révisée  
 Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

**AUTRES TRAITÉS**

- \*Convention internationale de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer  
 \*Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires  
 \*Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes  
 \*Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982  
 \*\*\*

---

\* Conventions contenant des dispositions traitant des questions relatives à la mort et aux lésions corporelles ainsi qu'à l'abandon.





**ANNEXE 4****Résolution concernant la protection des salaires et des gens de mer abandonnés**

La Commission paritaire maritime de l'Organisation internationale du Travail,

S'étant réunie à Genève, en sa vingt-sixième session, du 17 au 25 octobre 1991;

Notant que la Convention (No 23) sur le rapatriement des marins, 1926, ratifiée par 36 États et entrée en vigueur le 16 avril 1928, stipule que les frais de rapatriement ne doivent pas être à la charge du marin s'il a été abandonné après avoir été congédié pour des raisons dont il ne peut être tenu responsable;

Notant également que les pouvoirs publics du pays où le navire est enregistré seront responsables du contrôle du rapatriement de tout membre d'équipage couvert par la Convention précitée et, le cas échéant, seront tenus de lui verser à l'avance la somme correspondant aux frais encourus;

Notant en outre que la Convention (No 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, établit que, dans le cas où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles en tant qu'employeur du marin, par exemple pour cause de faillite, le marin aura le droit d'être rapatrié aux frais de l'armateur, ou, si l'armateur est incapable de payer le rapatriement, l'État du pavillon ou l'État du port (dans cet ordre) devra subvenir à ce coût;

Notant enfin que les responsabilités de l'État du pavillon et de l'État du port à cet égard figurent également dans la recommandation (No 174) sur le rapatriement des marins, 1987;

Consciente que, en dépit des dispositions et des obligations déjà citées des États du pavillon et du port, les gens de mer continuent d'être abandonnés sans qu'ils puissent avoir recours à un rapatriement gratuit, lorsque les armateurs abandonnent leurs navires en raison de difficultés financières ou pour d'autres raisons et que les organisations bénévoles et de charité doivent compter sur leurs ressources déjà fortement engagées pour prendre en charge ce rapatriement;

Reconnaît que les marins abandonnés pourraient être soumis à de dures épreuves, à cause de la faillite de l'armateur;

Reconnaît, en outre, que, en de telles situations, une aide opportune de la part de l'État du pavillon ou de l'État du port risque de ne pas arriver à temps à cause de lenteurs bureaucratiques, de l'absence de ratifications ou de la non-entrée en vigueur des conventions de l'OIT concernées;

Rappelant le rapport de la Sous-commission tripartite sur le bien-être des gens de mer de la Commission paritaire maritime, qui a mentionné la nécessité d'élaborer des dispositions spéciales afin de couvrir de telles situations;

Demande instamment au Conseil d'administration du Bureau international du Travail de prier le Directeur général de recommander aux États Membres d'adopter une législation et des mesures pratiques afin de protéger les salaires ainsi que d'autres droits des gens de mer lorsque l'armateur ou la société de gestion devient insolvable, notamment dans les cas où les gens de mer sont abandonnés dans un port de mer.

\*\*\*



## ANNEXE 5

**Déclaration du Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer**

1 Le Groupe de travail *ad hoc* mixte d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer, ci-après dénommé le Groupe de travail, a noté que la question de l'abandon des équipages faisait l'objet de discussions depuis un nombre considérable d'années et qu'en 1991, à sa 26<sup>ème</sup> session, la Commission paritaire maritime de l'OIT avait adopté une résolution concernant la protection des salaires et des gens de mer abandonnés. Il a été généralement admis que l'abandon des gens de mer était un problème grave auquel il fallait remédier d'urgence. Le Groupe de travail a considéré que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer imposait aux États du pavillon l'obligation générale d'exercer un contrôle effectif sur les navires battant leur pavillon, ce contrôle s'étendant aux aspects socioprofessionnels qui faisaient partie intégrante de l'élément humain. Il a aussi été reconnu que les problèmes liés à l'abandon étaient notamment les suivants :

- a) rapatriement;
- b) aide aux équipages se trouvant abandonnés;
- c) situation relative à l'immigration;
- d) paiement de la rémunération due.

2 Le Groupe de travail a constaté qu'en dépit de l'existence d'un nombre considérable d'instruments portant sur certains aspects de ces questions, aucun ne traitait adéquatement du problème dans son ensemble.

3 Le Groupe de travail a conclu que l'obligation de rapatrier les équipages/marins incombait à l'armateur, mais que lorsque celui-ci ne s'acquittait pas de cette obligation, la responsabilité principale incombait à l'État du pavillon en vertu des instruments internationaux applicables. Il a été admis qu'il existait de nombreuses solutions possibles et qu'il était essentiel que le système fonctionne efficacement et couvre tous les membres d'équipage, quelle que soit leur nationalité. Il a par ailleurs été suggéré que les États du pavillon veillent à ce qu'un tel mécanisme soit en place avant d'inscrire un navire sur leur registre.

4 Il a été reconnu que plusieurs mécanismes pourraient permettre de résoudre ce problème et qu'il serait utile que soient communiqués à l'OMI et à l'OIT des renseignements sur les divers mécanismes que les États du pavillon ont déjà mis en place, comme par exemple des fonds nationaux ou des systèmes de garantie, pour que le Groupe de travail puisse les étudier de plus près.

5 Il a été généralement admis qu'il fallait éviter d'encourager l'exploitation de navires sous-normes et que le respect des instruments internationaux en vigueur était essentiel.

6 Le Groupe de travail a estimé que :

- .1 les États du pavillon devraient mettre en place des mécanismes réels et efficaces pour s'acquitter de leurs obligations et pour garantir que les armateurs rapatrient

leurs équipages/marins et veillent à tous les aspects du problème, tels qu'identifiés plus haut;

- .2 l'OIT devrait encourager la ratification de la Convention No 166 de l'OIT, évaluer l'étendue du non-respect des instruments pertinents de l'OIT existants et évaluer les faiblesses inhérentes à ses conventions à cet égard;
- .3 le Groupe de travail devrait se réunir à nouveau, notamment pour évaluer les renseignements qui seraient communiqués à l'OMI/OIT sur les mécanismes existants concernant les problèmes des équipages/marins abandonnés et pour examiner d'éventuels arrangements en matière de garantie financière, tels que la création d'un fonds international ou l'adoption de mesures nationales d'une efficacité comparable;
- .4 les questions liées à l'abandon, aux lésions corporelles et à la mort étaient importantes et il était urgent de leur trouver des solutions.

\*\*\*

## ANNEXE 6

**Texte du rapport présenté oralement par le Président du Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer au Comité juridique de l'OMI, à sa quatre-vingtième session, le 13 octobre 1999**

Le Groupe de travail était composé de huit Gouvernements Membres désignés par l'OMI ainsi que de quatre Membres gens de mer et quatre Membres armateurs. Trois Membres de l'OMI ainsi que trois organisations non gouvernementales étaient représentés par des délégations observatrices. Le Groupe de travail a tenu six séances pour examiner les questions de garantie financière concernant l'indemnisation des membres d'équipage et de leurs familles en cas de mort, de lésions corporelles et d'abandon, conformément au mandat qui lui avait été confié par le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT. Il a décidé d'examiner séparément la question de l'abandon et les questions concernant la mort et les lésions corporelles. Pour chacune d'entre elles, il a suivi l'ordre du jour, à savoir :

- évaluation de l'ampleur du problème potentiel,
- examen des instruments pertinents de l'OMI, de l'OIT et des autres instruments internationaux applicables
- adéquation et efficacité des instruments internationaux existants applicables
- recommandations appropriées à l'intention du Comité juridique de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT.

Les délibérations sur l'examen et l'importance des deux questions ont été positives et fructueuses et le Groupe de travail est convenu que les problèmes à l'étude étaient réels, graves et méritaient un examen attentif et la recherche de solutions appropriées.

En ce qui concerne l'abandon, le Groupe de travail a reconnu la nécessité d'aborder plusieurs problèmes, à savoir notamment :

- rapatriement;
- aide aux équipages se trouvant abandonnés;
- situation relative à l'immigration; et
- paiement de la rémunération due.

En ce qui concerne les questions liées à la mort et aux lésions corporelles, le Groupe de travail est convenu qu'il fallait examiner plus avant un certain nombre de problèmes que posait la couverture offerte par les Clubs P & I.

Le Groupe de travail est convenu que des informations et des études complémentaires étaient nécessaires pour aborder un certain nombre de sujets, notamment les raisons du faible nombre de ratification des instruments internationaux pertinents, ainsi que l'examen des régimes nationaux existants traitant des problèmes d'abandon, de mort et de lésions corporelles. Les États Membres et les institutions compétentes seront priées de fournir des renseignements sur la manière dont leurs

systèmes ou arrangements permettent de faire face aux problèmes rencontrés et sur les nouvelles approches possibles.

Le rapport du Groupe de travail sera diffusé aux membres du Comité juridique en anglais, le vendredi. Le rapport contient un certain nombre de recommandations et de propositions pour la suite des travaux. Il sera soumis à l'examen du Comité juridique à sa quatre-vingt et unième session et à la session de novembre 1999 du Conseil d'administration du BIT.

Les partenaires sociaux de l'OIT devraient se réunir avant la prochaine session du Comité juridique afin d'explorer certaines questions qui ont été recensées par le Groupe de travail mixte et rendront compte de leurs travaux aux organes exécutifs respectifs.

Le Groupe de travail a estimé qu'il s'agissait de questions importantes auxquelles il fallait trouver des solutions de toute urgence.

L'appui du Groupe de travail a été unanime. Chaque partenaire a manifesté un sens aigu des responsabilités et son engagement à résoudre les problèmes qui revêtaient une dimension humaine et sociale.

\*\*\*

## ANNEXE 7

**Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité  
et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles  
et abandon des gens de mer**

**Mandat proposé pour la suite des travaux du Groupe de travail**

- 1 Le Groupe de travail spécial mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer devrait examiner la question de la garantie financière concernant l'indemnisation des équipages/marins et de leurs familles en cas de mort et de lésions corporelles et en cas d'abandon.
- 2 Ce faisant, le Groupe de travail mixte devrait tenir compte des instruments pertinents de l'OMI (y compris ceux élaborés conjointement sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies et de l'OMI) et de l'OIT.
- 3 Il devrait continuer à étudier et évaluer les questions liées à l'abandon des équipages/marins et à l'indemnisation en cas de mort et de lésions corporelles, compte tenu de tous les renseignements pertinents.
- 4 Il devrait formuler des recommandations appropriées à l'intention du Comité juridique de l'OMI et/ou du Conseil d'Administration du BIT, selon qu'il convient.

---