



## CINQUIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

**Rapport sur la 3<sup>e</sup> session 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  
(Londres, 30 avril – 4 mai 2001)**

1. A sa 280<sup>e</sup> session (mars 2001), le Conseil d'administration a examiné 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 (ci-après le groupe de travail). Il a approuvé la tenue d'une troisième session de ce groupe de travail, du 3 avril au 4 mai 2001 au siège de l'OMI à Londres, avec la participation de huit représentants de l'OIT (quatre représentants des armateurs et quatre représentants des gens de mer) sans frais pour l'Organisation. (Voir rapport en annexe.)
2. Conformément à la décision mentionnée ci-dessus, le groupe de travail s'est réuni en une troisième session du 30 avril au 4 mai 2001 au siège de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres.
3. A sa troisième session, le groupe de travail a mis au point:
  - un projet de résolution et de directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer;
  - un projet de résolution et de directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer.
4. Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 10.1 de son rapport, le groupe de travail a invité le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à prendre les mesures suivantes:
  1. approuver 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 sur les travaux de sa troisième session;

2. approuver les projets de résolution et de directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer (voir annexe 2 du rapport);
  3. approuver les projets de résolution et de directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer (voir annexe 3 du rapport);
  4. transmettre aux Etats Membres de l'OIT et aux organisations d'armateurs et de gens de mer le rapport du groupe de travail ainsi que les résolutions et directives susmentionnées;
  5. approuver la poursuite des travaux du groupe de travail selon le mandat proposé à l'annexe 4 de son rapport.
5. Comme prévu à l'annexe 4 du rapport, le groupe de travail propose que sa quatrième session se tienne au siège de l'OMI, à Londres, du 28 janvier au 1<sup>er</sup> février 2002, et que l'ordre du jour de cette session inclue l'examen des options concernant des solutions à plus long terme aux problèmes de l'abandon, des lésions corporelles et de la mort des gens de mer, notamment:
- le suivi de la mise en œuvre de la résolution et des directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer;
  - le suivi de la mise en œuvre de la résolution et des directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard de créances contractuelles pour les lésions corporelles ou mort des gens de mer;
  - le suivi et l'évaluation de la situation générale en vue de déterminer les mesures futures, notamment la création éventuelle d'une base de données;
  - l'évaluation de la nécessité d'un instrument obligatoire.
6. L'approbation définitive par l'OIT et l'OMI des propositions formulées aux paragraphes 4 et 5 sera subordonnée aux décisions prises par la Commission administrative, financière et juridique de l'OMI en octobre 2001 et par son assemblée en novembre 2001.
7. *La Commission des réunions sectorielles et techniques et des questions connexes est invitée à:*
- a) *prendre note du rapport de la troisième session du groupe de travail;*
  - b) *approuver les mesures énoncées au paragraphe 4;*
  - c) *recommander au Conseil d'administration d'approuver la tenue d'une quatrième session du groupe de travail du 28 janvier au 1er février 2002, avec la participation de huit représentants de l'OIT (quatre représentants des armateurs et quatre représentants des gens de mer), sans frais pour l'Organisation, et conformément au mandat prévu au paragraphe 5.*

Genève, le 4 octobre 2001.

*Point appelant une décision:* paragraphe 7.



GRUPE 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  
3ème session  
Point 9 de l'ordre du jour

IMO/ILO/WGLCCS 3/9  
4 juin 2001  
Original: ANGLAIS

## 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 (Groupe de travail mixte) a tenu sa troisième session du 30 avril au 4 mai 2001 au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI). La liste des participants figure à l'annexe 5 du présent document. On trouvera à l'annexe 1 une liste des documents soumis pour examen à la présente session du Groupe de travail mixte.

1.2 Souhaitant la bienvenue aux participants, Mme Rosalie P. Balkin, Directrice de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures (OMI), a rappelé que le Groupe de travail mixte avait tenu deux sessions, du 11 au 15 octobre 1999 et du 30 octobre au 3 novembre 2000, sous la présidence de M. Jean-Marc Schindler (France). Elle a fait observer qu'à sa deuxième session, le Groupe avait mis au point deux projets de résolutions et de directives connexes concernant la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer. Le projet de résolution relatif à l'abandon (document IMO/ILO/WGLCCS 2/11, annexe 3) stipulait que le paiement de la rémunération et la couverture des frais de rapatriement devraient faire partie des droits contractuels ou statutaires des gens de mer. Le projet de directives connexes semblait indiquer que les États du pavillon pouvaient obliger les propriétaires de navires à disposer d'une garantie financière efficace couvrant leurs obligations contractuelles. Le projet de résolution concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer (IMO/ILO/WGLCCS 2/11, annexe 4) notait la nécessité de recommander des normes internationales minimales concernant de telles responsabilités. Le projet de directives connexes comportait des définitions et énonçait les responsabilités des propriétaires de navires, lesquels devraient veiller à ce que leurs navires soient couverts par une assurance effective dont le certificat devrait être transporté à bord. Ces projets de résolutions et de directives avaient pour objet de remédier à court terme au fait qu'aucun des instruments internationaux existants ne traitait suffisamment et de façon détaillée des problèmes liés aux lésions corporelles, à la mort et à l'abandon des gens de mer. Si ces textes étaient finalisés à cette troisième session, ils seraient soumis au Comité juridique pour approbation à sa quatre-vingt-troisième session en octobre de cette année, puis à l'Assemblée pour adoption à sa vingt-deuxième session en novembre. Outre la poursuite de ses travaux sur les projets de résolutions et de directives, le Groupe de travail devrait examiner à la présente session la nécessité de tous travaux futurs de manière à ce qu'une recommandation puisse éventuellement être formulée à l'intention des organes directeurs de l'OMI et de l'OIT.

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.

1.3 Mme Cleopatra Doumbia-Henry, Directrice adjointe du Département des activités sectorielles et chargée des questions maritimes (BIT), a souhaité la bienvenue aux participants au nom de M. Juan Somavia, Directeur général du BIT. Elle a fait observer qu'à sa deuxième session, le Groupe de travail mixte avait examiné une démarche à deux volets face aux questions de l'abandon et du non-paiement des sommes dues en cas de mort et de lésions corporelles des gens de mer. Les travaux du Groupe avaient bien avancé, des projets de résolutions et de directives ayant été élaborés sur ces deux questions. Mme Doumbia-Henry a rappelé qu'à la deuxième session, elle avait indiqué que les rapports du Groupe de travail mixte sur les travaux de ses deuxième et troisième sessions seraient examinés par la Commission paritaire maritime de l'OIT à sa vingt-neuvième session qui se tiendrait à Genève en janvier 2001. À cette session de la Commission, les membres gens de mer avaient souligné la gravité du problème et déclaré que ces travaux prouvaient combien une coopération entre deux institutions des Nations Unies pouvait donner de bons résultats. Ils avaient également appelé l'attention sur la pertinence, pour le secteur maritime, de la *Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail*, du programme d'activités de l'OIT concernant un travail décent et des activités d'autres institutions des Nations Unies. Les membres armateurs avaient souscrit aux conclusions du Groupe de travail mixte, notant que les travaux avaient bien commencé sur ces questions qui n'étaient visées ni par des conventions de l'OMI ou ni par d'autres conventions des Nations Unies.

1.4 Mme Doumbia-Henry a ajouté que lors de l'examen d'un autre point de l'ordre du jour consacré à l'étude des instruments maritimes pertinents de l'OIT, la Commission paritaire maritime avait adopté l'"Accord de Genève" et pris une mesure historique en recommandant à l'OIT d'œuvrer pour l'adoption d'un instrument "cadre" unique qui renforcerait le corps existant des conventions et recommandations maritimes de l'OIT. Ainsi, il y aurait un troisième pilier effectif – le pilier social – qui compléterait les piliers de la sécurité et de l'environnement. Les membres armateurs et les membres gens de mer avaient indiqué que le but était de renforcer les dispositions des instruments existants sans toutefois en rejeter le contenu. Enfin, Mme Doumbia-Henry a fait observer qu'à sa 280ème session (mars 2001), le Conseil d'administration avait examiné les rapports du Groupe de travail mixte sur les travaux de sa deuxième session et avait consenti à la tenue de cette troisième session, avec les mêmes participants que les sessions précédentes. Le Conseil d'administration avait également accepté la proposition visant à regrouper les normes du travail maritime de l'OIT dans un instrument cadre unique, avec des modifications mineures relatives à des questions de procédures. Pour conclure, la Directrice adjointe a indiqué qu'au cas où la présente réunion adopterait les deux résolutions à l'étude, ces dernières pourraient être présentées au Conseil d'administration du BIT en novembre 2001 pour approbation.

1.5 Dans ses observations liminaires, le Président du Groupe de travail mixte, M. Jean-Marc Schindler (Gouvernement Membre - France) a appelé l'attention sur le rôle important de ce groupe. Les organes directeurs des deux organisations s'étaient intéressés à ses activités. Le Groupe de travail mixte devrait mener à bien la première étape de la démarche à deux volets, à savoir, finaliser les projets de résolutions avant la fin de la semaine. Il pourrait également avancer ses travaux s'agissant du second volet, en examinant les solutions obligatoires à long terme aux problèmes de l'abandon et du non-règlement des créances pour mort et lésions corporelles.

1.6 Les membres armateurs se réjouissaient à l'idée d'utiliser les débats qui seraient menés au cours de la présente session pour trouver des solutions pragmatiques aux problèmes de l'abandon et du non-règlement des créances pour mort et lésions corporelles. À ses sessions précédentes, le Groupe de travail mixte avait déjà pris des mesures utiles en vue d'identifier les solutions et

d'établir une base sur laquelle fonder ses travaux futurs. Les membres armateurs estimaient que les projets de résolutions servaient de bonne base aux débats.

1.7 De l'avis des membres armateurs, on était plus proche d'une solution satisfaisante des problèmes découlant des créances pour mort et lésions corporelles. Jusqu'à présent, le Groupe de travail mixte avait bénéficié de deux sessions et des rapports de deux réunions externes informelles entre l'ISF, l'ITF et l'International Group of P & I Clubs. Le Groupe de travail mixte avait inclus, dans les travaux de sa dernière session, un exercice de recherche d'idées, lequel avait abouti à un avant-projet de résolution et un ensemble de directives auxquels les propriétaires de navires avaient participé tout en réservant leur position. Toutefois, les renseignements fournis par l'International Group of P & I Clubs avait montré sur les 84 000 créances présentées par ses membres ces dernières années, très peu posaient des problèmes. Les Clubs P & I avaient également étudié les cas soulevés par l'ITF aux deux sessions précédentes et avaient indiqué que nombre des allégations faites par l'ITF au sujet de ces cas n'était pas fondées. Appelant l'attention sur la proposition contenue dans le document présenté par l'International Group of P & I Clubs, les membres armateurs ont fait observer qu'elle préciserait l'objet de la résolution A.898(21) de l'Assemblée de l'OMI intitulée Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes. Les Clubs et l'ISF avaient également offert de mettre en place un mécanisme informel dans le cadre duquel les plaintes concernant les procédures de traitement des créances pourraient être déposées et résolues, et la session précédente avait décidé de recommander un Modèle modifié de Reçu et de Décharge. Les membres armateurs préféraient cette approche à une réponse massive à un problème mineur.

1.8 Les membres armateurs estimaient que la question de l'abandon était plus ardue. Les cas d'abandon ne se rencontraient que dans une petite minorité de navires de la flotte mondiale. Il serait intéressant d'examiner les renseignements supplémentaires obtenus des États Membres de l'OIT et de l'OMI ainsi que l'opinion juridique de M. Lowe fournie par l'ITF. Il ne serait pas facile de trouver une solution générale et réaliste au problème de l'abandon. Il était nécessaire de définir l'abandon, l'insolvabilité et d'autres termes et expressions. La meilleure façon de faire avancer les travaux serait de constituer un groupe restreint. Néanmoins, les membres armateurs étaient optimistes et pensaient qu'il serait possible de rendre compte du bon avancement des travaux aux organes de l'OIT et de l'OMI.

1.9 De l'avis des membres gens de mer, les problèmes identifiés aux sessions précédentes étaient réels et graves. De bons progrès avaient été réalisés à la dernière session du Groupe de travail mixte. Il conviendrait, à la présente session, de finaliser à titre prioritaire les projets de résolutions et de directives, lesquels offraient une solution à la fois à court et à moyen terme aux problèmes. Les membres gens de mer se déclaraient satisfaits du fait qu'à la dernière session, les Gouvernements Membres aient participé très activement aux débats. À cette session, l'on avait estimé que des mécanismes s'imposaient, lesquels, plutôt que d'être fondés sur des mesures facultatives, devaient reposer sur des prescriptions obligatoires. Appelant l'attention sur les documents soumis à la présente session, les membres gens de mer ont indiqué que certains documents ne faisaient que répéter soigneusement les documents soumis à des sessions précédentes. Bien que l'on ait essayé, dans certains documents, de minimiser l'importance des problèmes, les membres gens de mer pouvaient attirer l'attention sur le résumé du rapport que venait de publier l'International Commission on Shipping (ICONS), lequel donnait des renseignements détaillés sur l'abandon des gens de mer, les ruptures de contrat et autres abus intéressant les questions dont était saisi le Groupe de travail mixte. Par conséquent, il s'agirait, durant la présente semaine, d'axer avant tout les travaux sur la finalisation des résolutions et des directives.

1.10 La délégation chypriote comptait sur le fait que les deux projets de résolutions établis à la session précédente seraient finalisés au cours de cette semaine. En cas contraire, il ne serait pas possible de produire une résolution de l'Assemblée de l'OMI avant novembre 2003. S'agissant des travaux futurs du Groupe, la question de la "nécessité absolue" de tels travaux était soulevée. À cet égard, il conviendrait d'examiner les risques futurs liés à l'établissement de nouveaux registres et autres éléments nouveaux. Il était logique d'écouter les avis de tous les participants en plénière avant de renvoyer les résolutions aux groupes de travail.

1.11 La délégation philippine se réjouissait de l'aboutissement des travaux du Groupe de travail mixte et de l'adoption des résolutions connexes de l'Assemblée de l'OMI à la fin de l'année en cours. Elle a remercié les secrétariats de leurs travaux et le Groupe de travail mixte pour les progrès réalisés depuis 1999. Elle a appelé l'attention sur les différentes approches suivies par différents gouvernements sur la question de la garantie financière en cas de lésions corporelles et de mort des gens de mer et a encouragé le Groupe de travail mixte à adopter une résolution et des directives qui tiendraient compte de ces approches différentes. Les questions dont était saisi le Groupe de travail mixte correspondaient à des sujets de préoccupation hautement prioritaires aux Philippines, comme en témoignait la présence à Londres de l'Attaché philippin pour les questions du travail parmi les membres de la délégation. Au sein de l'OMI, l'on avait beaucoup débattu des compétences des membres de l'équipage dont il était tenu compte dans la Liste blanche en vertu de la Convention STCW de 1995. Il était désormais temps d'accorder davantage d'attention aux problèmes sociaux des gens de mer.

1.12 La délégation française a déclaré qu'outre la finalisation des projets de résolutions et de directives, le Groupe de travail mixte devrait se pencher sur le contenu d'une nouvelle convention éventuelle. La question de la garantie financière s'appliquait dans les deux cas, si bien que la plus grande partie de ces débats devrait avoir lieu en plénière.

1.13 La délégation grecque s'est déclarée satisfaite de façon générale des travaux menés jusqu'à présent et a souscrit à la démarche à deux volets. Pour en garantir la mise en œuvre, il était important que toutes directives proposées fassent l'objet d'un large consensus. Comme la délégation chypriote, elle estimait qu'il était nécessaire de débattre tout d'abord de ces questions en plénière.

1.14 La délégation du Royaume-Uni a fait observer que de bons progrès pourraient être accomplis au cours de la présente semaine, étant donné que l'on avait déjà bien avancé, lors des sessions précédentes, sur la question de l'identification des éléments principaux des résolutions et directives. Il était important qu'un cadre international formel aboutisse à des solutions pragmatiques. Cette délégation a appuyé la proposition de la délégation chypriote visant à tenir tout d'abord des débats en plénière.

1.15 La délégation norvégienne a noté que le Groupe de travail mixte avait, à sa première session, déjà reconnu l'insuffisance de la sécurité sociale et économique des gens de mer en cas d'abandon, de lésions corporelles et de mort. Bien que le nombre d'exploitants de navires qui ne remplissent pas leurs obligations envers les gens de mer soit très bas, l'étendue du problème était telle que des mesures internationales s'imposaient. En se développant, les transports maritimes internationaux avaient été de plus en plus influencés par des normes internationales harmonisées : des prescriptions techniques, opérationnelles et relatives à la navigation faisaient l'objet de règles détaillées dans des accords internationaux; la question des compétences des gens de mer était régie dans le cadre de normes internationales sur les qualifications et la formation. Pour garantir la bonne application de ces normes, une supervision et une inspection étaient prévues dans le cadre du contrôle des navires par l'État du pavillon et l'État du port. Une telle harmonisation du régime international réduisait les possibilités de concurrence déloyale. La

sécurité sociale et économique des gens de mer n'était pas soumise aux mêmes règles internationales détaillées. En conséquence, les dépenses liées aux effectifs et aux équipages étaient devenues un domaine critique de la concurrence. Cette concurrence était elle-même responsable de l'abandon et du non-respect par les propriétaires de navires de leurs obligations contractuelles. Une solution à ces problèmes concourrait à la bataille menée contre les transports maritimes inférieurs aux normes et servirait les intérêts des armateurs prudents.

1.16 La délégation observatrice des Pays-Bas a pris note de la démarche à deux volets approuvée à la deuxième session du Groupe de travail mixte. Elle s'est déclarée préoccupée quant à la question de savoir si le second volet, l'élaboration éventuelle d'un régime international obligatoire complet, constituerait la démarche à suivre pour l'avenir. Elle a indiqué que son pays appliquait les instruments existants face aux questions de l'abandon des gens de mer et de la garantie financière à l'égard des créances pour lésions corporelles et mort, par exemple, par la saisie des navires au port. Le port de Rotterdam disposait d'un fonds national spécifique pour le bien-être et le rapatriement des gens de mer immobilisés. En effectuant des versements aux gens de mer, ces fonds fonctionnaient en guise de subrogation des créances des gens de mer. Pour conclure, cette délégation a indiqué qu'une solution à long terme consisterait peut-être à promouvoir les instruments internationaux existants, telle que la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et la Convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, plutôt qu'à établir de nouveaux instruments.

1.17 La délégation observatrice de l'International Group of P & I Clubs s'est associée à la déclaration liminaire des membres armateurs sur les questions ayant trait à la mort, à la maladie et aux lésions corporelles des gens de mer.

1.18 La délégation panaméenne a fait part de l'intérêt de son pays pour les travaux et se réjouissait des résultats qui seraient obtenus sous la forme de propositions à l'intention des organes de l'OMI et de l'OIT.

1.19 L'observateur de l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) a déclaré que ce n'était pas à son association d'indiquer à l'industrie quel type de protection financière fournir à l'égard des créances pour lésions corporelles et pour mort et du soutien des gens de mer abandonnés, ni d'indiquer quelle disposition statutaire les régimes de réglementation devaient mettre en œuvre. Il lui incombait, toutefois, de plaider la cause des gens de mer. Tandis que les débats se poursuivaient, les gens de mer subissaient une souffrance réelle. Il revenait souvent aux œuvres de bienfaisance et aux ministères maritimes de nourrir et d'habiller les gens de mer abandonnés et parfois de les rapatrier. Les membres de l'ICMA continueraient certes de prêter assistance, mais cela se faisait en l'absence d'un système bien établi. L'ICMA estimait qu'il incombait au Groupe d'accomplir des progrès importants en vue de résoudre ces problèmes.

1.20 Lorsqu'il a conclu les débats sur ce point de l'ordre du jour, le Président a noté qu'un consensus s'était dégagé en vue d'un débat qui aurait d'abord lieu en plénière et qui porterait essentiellement sur les résolutions et les directives. Cette observation était particulièrement valable compte tenu de l'intervention de la délégation chypriote au sujet des délais qu'il convenait de respecter pour que ces résolutions puissent être examinées et de la session à venir de l'Assemblée de l'OMI.

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

2.1 Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document IMO/ILO/WGLCCS 3/1.

## **3 Rapport sur les renseignements préparés ou compilés par le BIT et le Secrétariat de l'OMI**

3.1 Sur l'invitation du Président, la représentante du BIT (Mme Doumbia-Henry) a présenté le document IMO/ILO/WGLCCS 3/3, qui avait été établi par le BIT et le Secrétariat de l'OMI suite à la demande faite par le Groupe de travail mixte au paragraphe 9.3 de son rapport sur les travaux de sa deuxième session. Elle a fait observer que le document était divisé en trois parties. La première partie comportait des renseignements supplémentaires fournis par des États en réponse au questionnaire sur la législation et les pratiques qui avait été envoyé à tous les États Membres de l'OMI et de l'OIT afin de recueillir des renseignements sur les questions de l'abandon et de la garantie financière à l'égard des créances pour lésions corporelles et pour mort. À cet égard, elle a noté que les secrétariats avaient reçu à ce jour des réponses de 57 États au total, dont sept États du pavillon au rang des dix plus grandes flottes marchandes. En particulier, elle a appelé l'attention sur la législation et les pratiques en vigueur au Danemark et à Singapour concernant la notification des gens de mer en cas d'annulation de l'assurance de l'armateur.

3.2 La partie B du rapport donnait des renseignements très limités sur les questions de la garantie financière à l'égard des créances pour lésions corporelles et pour mort dans d'autres secteurs économiques du fait que davantage de temps et de ressources auraient été nécessaires pour permettre une étude exhaustive de ce sujet. Enfin, la représentante du BIT a fait observer que la partie C (voir IMO/ILO/WGLCCS 3/3, Add.1) fournissait des renseignements sur une conférence tenue récemment en Afrique du Sud, au cours de laquelle l'on avait traité les questions de la garantie financière à l'égard des créances pour lésions corporelles et mort des pêcheurs (pêcheurs/personnel des navires de pêche); l'on avait alors indiqué que ces travailleurs connaissaient des problèmes similaires à ceux des gens de mer.

3.3 Les membres armateurs, formulant des observations sur ce document, ont noté qu'il prouvait qu'il existait un ensemble varié de pratiques nationales dont il conviendrait de tenir compte lorsque l'on formulerait des approches vis-à-vis de ces problèmes. Ils ont appelé l'attention du Groupe de travail sur le fait qu'ils ne représentaient pas les exploitants des navires de pêche, ni les employeurs du personnel à bord des navires de pêche.

3.4 Les membres gens de mer ont accueilli avec satisfaction le document et les renseignements fournis sur la protection dont jouissaient les travailleurs dans d'autres secteurs économiques. Toutefois, ils ont noté des lacunes dans les renseignements fournis et ont fait observer que davantage de travail devait être fait en vue d'obtenir les renseignements requis. Faisant référence à un rapport établi par le BIT à l'intention de la 29<sup>ème</sup> session de la Commission paritaire maritime, intitulé "Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer", les membres gens de mer ont déclaré que l'absence de réglementation et de continuité de l'emploi ainsi que l'emploi à bord de navires battant des pavillons différents signifiaient que de nombreux gens de mer ne pouvaient pas participer aux systèmes nationaux de sécurité sociale et que davantage d'attention devait être accordée à ce problème.



3.5 Ils ont également noté que les conventions plus largement ratifiées de l'OIT sur la sécurité sociale et autres formes de protection excluait les gens de mer. Ils n'acceptaient pas qu'il s'agisse là d'un principe bien établi du droit international en vertu duquel les gens de mer n'étaient généralement pas considérés comme des travailleurs immigrés. En résumé, ils ne pensaient pas que les gens de mer bénéficiaient de la même protection sociale que les autres travailleurs.

#### **4 Achèvement des travaux relatifs à la résolution concernant l'abandon et la résolution concernant la mort et les lésions corporelles**

4.1 Sur l'invitation du Président, l'observateur de la CISL/ITF a présenté le document IMO/ILO/WGLCCS 3/5 qui contenait l'opinion de M. Vaughan Lowe sur les éléments de la législation des droits de l'homme internationaux concernant la mort, les lésions corporelles et l'abandon des gens de mer. De l'avis de M. Lowe, les dispositions de la législation relative aux droits de l'homme internationaux s'appliquaient à la situation des gens de mer et revêtaient de l'importance pour les problèmes de la mort, des lésions corporelles et de l'abandon. M. Lowe concluait en indiquant que la législation des droits de l'homme internationaux non seulement pouvait mais devait être appliquée aux gens de mer; elle énonçait des dispositions qui intéressaient directement les problèmes de la mort, des lésions corporelles et de l'abandon des gens de mer; des obligations juridiques contraignantes et spécifiques incombaient aux États, en particulier aux États du pavillon, s'agissant du traitement des gens de mer, et des mécanismes effectifs étaient en place pour l'application de ces obligations spécifiques. L'observateur s'est abstenu d'exposer en détail le contenu de l'avis, indiquant que la CISL/ITF appellerait l'attention sur les points pertinents de cette opinion lorsque le moment serait venu au cours des débats.

4.2 Les membres armateurs ont indiqué que le document décrivait l'ensemble de la législation relative aux droits de l'homme qui s'appliquait à tous, y compris aux gens de mer. Certains instruments avaient caractère vraiment international tandis que d'autres avaient un caractère régional. Le document ne prêtait pas à controverse et serait utile aux débats. Les membres armateurs ont également noté que l'avis donné mettait en avant la législation internationale applicable aux gens de mer. Toutefois, nombre de ces normes n'étaient pas entrées en vigueur ou n'avaient pas fait l'objet d'une large ratification et n'étaient par conséquent, pas appliquées ou respectées. Le Groupe de travail mixte devrait donc veiller à ce que ses propres propositions soient réalisables et applicables.

4.3 Sur l'invitation du Président, la délégation norvégienne a présenté le document IMO/ILO/WGLCCS 3/5/1 intitulé "Examination of a Possible Longer Term Solution for Financial Security in Respect of Abandonment, Personal Injury and Death of Seafarers". Ce document donnait des renseignements sur les règles obligatoires concernant la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances de l'équipage pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer servant à bord de navires inscrits au Norwegian International Ship Register (NIS) (les ressortissants de la Norvège étaient couverts par un système national distinct). Ce système garantissait l'indemnisation des gens de mer en cas de mort ou de lésions corporelles. Le propriétaire du navire en avait la responsabilité principale. Toutefois, s'il manquait à ses obligations, le système national garantissait une protection.

4.4 Formulant des observations sur ce document, la délégation de la République de Corée a demandé à la délégation norvégienne si, dans le cadre du système norvégien, les Clubs P & I pouvaient être considérés comme les prestataires de l'assurance obligatoire et si ce système prévoyait un accès direct des gens de mer au Club P & I. Répondant à ces questions, la délégation norvégienne a indiqué que ceci était possible s'agissant des Clubs P & I qui étaient reconnus par les autorités norvégiennes.

4.5 La délégation des Pays-Bas a fait observer qu'elle disposait de fonds spéciaux pour le bien-être des gens de mer. Les fonds pouvaient être utilisés pour tous les gens de mer, et pas seulement pour les citoyens hollandais et les ressortissants d'États membres de l'Union européenne. Le fonds n'était toutefois utilisé que dans les cas de difficultés graves. Les Pays-Bas avaient tenté de mettre en place un système de garantie auprès des armateurs, mais cela n'avait pas abouti. Le fonds constitué par les pouvoirs publics néerlandais, avec des contributions de l'État et de la Municipalité de Rotterdam, ne s'appliquait qu'aux navires se trouvant dans les ports des Pays-Bas. Les frais de rapatriement des gens de mer étaient compensés par la subrogation des créances. Les frais du gouvernement étaient parfois recouverts grâce à la possibilité existante de saisie des navires.

4.6 Donnant suite à une demande d'éclaircissement de la délégation des États-Unis, la délégation norvégienne et un membre armateur norvégien de l'OIT ont expliqué le fonctionnement du système norvégien pour ce qui est de l'abandon des gens de mer et de la garantie financière à l'égard des créances pour lésions corporelles et pour mort :

**Abandon :**

- .1 Tous les employés servant à bord de navires inscrits au NIS ont droit, en cas d'insolvabilité de l'employeur, à des prestations limitées à huit semaines de salaire et au rapatriement;
- .2 les employés couverts par le Système d'assurance national norvégien, tous les citoyens de l'Espace économique européen et tous les résidents norvégiens bénéficient du Système;
- .3 dans le cas des employés qui ne sont pas couverts par le Système d'assurance national norvégien, des citoyens qui ne sont pas ressortissants de l'Espace économique européen et des résidents non norvégiens, l'employeur/la compagnie maritime est obligé(e) de fournir une garantie assurant à l'employé les prestations mentionnées en cas d'insolvabilité de l'employeur. Voir section 3 de la règle;
- .4 la garantie est normalement contractée auprès d'une banque reconnue par les Autorités norvégiennes. Toutefois, dans le cas des navires inscrits auprès de la Norwegian Shipowners' Association (Association des armateurs norvégiens), l'association fournit une déclaration de garantie aux Autorités norvégiennes attestant qu'une partie des fonds de l'association sont consacrés à cette fin. Il existe une procédure spéciale de contrôle du renouvellement de la garantie;
- .5 conformément à la section 4 de la règle, l'inscription au NIS est subordonnée à une telle garantie. L'inscription au registre sera donc rejetée tant qu'une garantie suffisante n'aura pas été attestée;
- .6 si la garantie est venue à expiration ou n'est pas valable et qu'une créance est déposée, l'État norvégien verse à l'employé ce qu'il aurait reçu s'il avait été couvert par une garantie en cours de validité.
- .7 en cas d'insolvabilité de l'employeur, l'employé est directement payé par le Système d'assurance national norvégien, l'organisme fournissant la garantie ou l'État norvégien;

### **Lésions corporelles et mort :**

- .8 Les employés couverts par le système d'assurance national norvégien sont tous les citoyens ressortissants de l'Espace économique européen et tous les résidents norvégiens. Ces personnes ont droit à une indemnisation du Système en cas d'invalidité professionnelle ou de décès;
- .9 dans le cas des employés qui ne sont pas couverts par le système d'assurance national norvégien (tous les citoyens non ressortissants de l'Espace économique européen et tous les résidents non norvégiens), l'employeur est obligé de fournir une couverture d'assurance de sorte que l'employé ou ses survivants (conjointe et enfants) soient indemnisés en cas d'accident du travail entraînant l'invalidité ou la mort;
- .10 si aucune assurance n'a été contractée, l'armateur sera personnellement responsable du paiement de l'indemnisation. Le Ministère du commerce et de l'industrie peut également rayer le navire du registre maritime;
- .11 l'assurance est contractée auprès d'une compagnie d'assurance reconnue par les Autorités norvégiennes. Un Club P & I reconnu par les Autorités norvégiennes remplirait cette condition;
- .12 l'indemnisation peut être réglée sous la forme d'un versement unique si cela est prévu par un accord conventionnel. En l'absence d'accord conventionnel applicable, l'indemnisation correspondrait au montant établi en cas d'accident du travail et de mort dans le cadre du Système d'assurance national norvégien; et
- .13 conformément à la loi norvégienne sur l'assurance, section 7-6, les gens de mer ont droit à un accès direct du fait du libellé de la section 7-6 (position of the injured party in case of liability insurance). Si l'assurance couvre la responsabilité civile de la partie assurée, la victime peut demander à être indemnisée directement par la compagnie. La compagnie et la partie assurée sont obligées d'informer la victime, si celle-ci en fait la demande, de l'existence ou non d'une assurance-responsabilité.

4.7 Après avoir écouté les explications ci-dessus, la délégation philippine a formulé des observations du point de vue de pays dotés de mécanismes autres. Aux Philippines, par exemple, un fonds public était utilisé pour couvrir ces problèmes. La délégation de la République de Corée avait également une approche différente de l'approche norvégienne et elle a ajouté qu'elle avait connu dernièrement des cas d'abandon concernant des navires de pêche étrangers.

4.8 Le Président a noté que plusieurs documents portaient sur les projets de résolutions. Il a proposé qu'après l'introduction de chacun des documents, l'on procède à un débat sur le document concerné. Une fois que tous les documents pertinents auraient été examinés, la résolution concernant l'abandon ferait l'objet d'un débat général, de même qu'ensuite, la résolution concernant la mort et les lésions corporelles.

## **Examen du projet de résolution et de directives concernant une garantie financière en cas d'abandon**

4.9 Le Président a invité les membres gens de mer à présenter le document IMO/ILO/WGLCCS 3 soumis par la CISL/ITF au sujet de l'achèvement des travaux relatifs à la résolution concernant l'abandon.

4.10 De l'avis des membres gens, il existait un consensus général sur la question de l'abandon. Par le passé, l'on ne disposait d'aucun mécanisme précis pour l'établissement des responsabilités en cas d'abandon. Toutefois, les projets de résolution et de directives élaborés à la deuxième session du Groupe de travail mixte fournissaient une approche à court terme appropriée vis-à-vis de ce problème. Le document de la CISL/ITF, en particulier les paragraphes 3 à 11, indiquait des changements spécifiques qui amélioreraient ces travaux. Mettant en avant le projet de résolution lui-même, les membres gens de mer ont appelé l'attention sur les propositions tendant à inclure des renvois à la Convention portant création de l'OMI et la Constitution de l'OIT, à supprimer les mentions concernant les instruments de l'OIT qui devaient faire actuellement l'objet d'un examen complet et à inclure des renvois à la Déclaration universelle des droits de l'homme, au Pacte international relatif aux droits civils et politiques et au Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels. La mention de ces derniers instruments importait particulièrement car les cas d'abandon étaient souvent marqués par le mauvais traitement grave des gens de mer. Entre autres choses, les membres gens de mer proposaient également un texte exigeant la communication à l'OMI et à l'OIT, des coordonnées des points focaux sur l'abandon et les créances pour lésions corporelles et pour mort, ainsi que l'établissement d'une base de données sur les gens de mer abandonnés. En ce qui concerne le projet de directives, ils proposaient un texte qui donnait aux États plusieurs options quant à la méthode qui leur permettrait de ménager une garantie par rapport aux éléments de l'abandon. Ils proposaient d'imposer à tous les navires le transport d'un certificat qui servirait de commencement de preuve de cette garantie. Leur document offrait également une définition possible de l'abandon visant à établir une compréhension commune du problème qu'il convenait de reconnaître et de l'assistance que l'on devait escompter. Les membres gens de mer formulaient également des propositions au sujet du texte des directives concernant le rapatriement, la subsistance des membres d'équipage pendant qu'ils sont immobilisés, la situation relative à l'immigration et le paiement de la rémunération due. Sur une note positive, ils se déclaraient encouragés par le document de l'ISF pour ce qui était de la question de l'abandon et par le fait que de nombreux gouvernements reconnaissaient la nécessité de traiter ce problème.

4.11 Les membres armateurs, formulant des observations sur le document de la CISL/ITF, ont indiqué que les idées exprimées dans ce document convergeaient d'une certaine manière. Ils estimaient que le document était très utile aux débats.

4.12 Le Président a proposé que les projets de résolutions et de directives adoptés par le Groupe de travail mixte à sa deuxième session servent de base aux débats.

4.13 La délégation du Royaume-Uni a appuyé la proposition du Président tendant à utiliser comme point de départ aux débats les projets de textes des résolutions et des directives adoptés à la deuxième session. Elle a convenu qu'il était important de définir l'abandon afin de garantir l'application uniforme de la résolution et des directives.

4.14 La délégation chypriote a souscrit aux avis de la délégation du Royaume-Uni. Toutefois, elle a noté des disparités entre les deux résolutions (c'est-à-dire, entre celle concernant l'abandon et celle concernant les lésions corporelles et la mort) qu'il convenait d'examiner.

4.15 La représentante du Secrétariat de l'OMI (Mme Balkin) a appelé l'attention sur la proposition formulée dans le document présenté par la CISL/ITF, visant à ce que le Secrétariat de l'OMI et le BIT mettent en place une base de données relative aux gens de mer abandonnés signalés par les États Membres. Elle a demandé que cette proposition soit précisée.

4.16 La représentante du BIT (Mme Doumbia-Henry) a indiqué que la création d'une base de données, une fois que ses modalités auraient été identifiées, ne poserait aucun problème au BIT, mise à part la question des ressources.

4.17 Répondant à la question soulevée par le Secrétariat de l'OMI, le représentant de la CISL/ITF a déclaré que cette question avait été soulevée dans l'espoir d'obtenir les avis du Secrétariat de l'OMI et du BIT quant à la façon dont cela pourrait être fait. Il a indiqué que les renseignements recueillis devraient relever du domaine public, car cela permettrait d'encourager la résolution rapide des cas.

4.18 De l'avis de Chypre, la création de toute base de données sur les gens de mer abandonnés devait être bien définie avant que ne soit prise toute décision à ce sujet. Les organes qui décidaient de créer une base de données devaient déterminer s'ils voulaient une base de données qui constituerait un outil de contrôle ou une base de données de corrélation. Si le but était de contrôler la mise en œuvre des directives, les entrées saisies dans cette base pouvaient se limiter uniquement aux données statistiques sur l'étendue du problème sans couvrir son évolution dans le temps. En revanche, si l'intention était de mettre en corrélation les données et la performance de l'État du pavillon ou de l'État du port par rapport à ce problème, alors les données saisies seraient beaucoup plus vastes. Enfin, Chypre estimait que sans but précis et bien ciblé, le succès de la base de données n'était pas garanti.

4.19 Les membres gens de mer ont rappelé au Groupe de travail mixte que tant qu'ils n'avaient pas établi leur propre base de données sur l'abandon, il n'avait pas été possible de démontrer l'étendue du problème. C'était la raison pour laquelle ils cherchaient à présent à recueillir et diffuser de tels renseignements : afin de contrôler le nombre des cas d'abandon. Donnant suite à l'intervention de la délégation chypriote sur les problèmes juridiques éventuels, l'observateur de la CISL/ITF a noté que ces organisations tenaient à jour une base de données depuis longtemps sans jamais avoir rencontré de problèmes juridiques.

4.20 Les représentants du Secrétariat de l'OMI et du BIT ont indiqué qu'il s'agissait avant tout de veiller à ce que leurs organisations disposent de ressources suffisantes pour créer et tenir à jour une telle base de données.

4.21 Le Président, appuyé par la délégation observatrice de la CISL/ITF, a convenu qu'une fois que les directives auraient été élaborées, il serait nécessaire de contrôler leur application et la façon dont elles seraient appliquées, et que la base de données pourrait se révéler utile à cet égard.

4.22 La délégation philippine a souligné à nouveau que la question de la définition de l'abandon importait plus que la création de la base de données. Elle a noté que dans son pays, il y avait des cas qui ne relevait parfois pas de la définition de l'abandon utilisée par d'autres pays.

4.23 Sur l'invitation du Président, les membres armateurs ont présenté le document IMO/ILO/WGLCCS 3/4/2 concernant l'achèvement des travaux relatifs aux résolutions concernant l'abandon, la mort et les lésions corporelles, qui avait été soumis par la Fédération internationale des armateurs. Ce faisant, ils ont noté que les États du pavillon étaient priés de prévoir diverses options quant aux mécanismes particuliers de garantie qu'ils choisissaient

d'adopter. Ils ont également indiqué que les projets de résolutions et de directives devraient éviter d'être trop spécifiques s'agissant des documents requis à bord des navires en tant que commencement de preuve de l'existence d'un mécanisme de garantie prévoyant le rapatriement des gens de mer abandonnés. Ils ont en outre exigé que les termes "abandon" et "insolvabilité" soient définis. Par principe, ils ont demandé des précisions sur la mesure dans laquelle la résolution et les directives couvriraient le paiement des salaires dus. Ils estimaient que cette dernière question devrait être facultative pour les États car autrement, les directives ne seraient pas respectées. Enfin, le document demandait aux États du port de coopérer avec les États du pavillon sur les questions de l'abandon et du rapatriement.

4.24 Les membres gens de mer, formulant des observations sur le document de l'ISF, ont noté que dans une certaine mesure, les vues concordent. Ils convenaient que les États du pavillon devraient avoir le choix pour ce qui était des mécanismes de garantie et que les certificats ne devaient pas être trop détaillés. Faisant référence aux documents qu'ils avaient eux-mêmes soumis, ils convenaient de la nécessité de définir l'"abandon" mais estimaient qu'il n'était pas utile de définir le terme "insolvabilité" étant donné que l'insolvabilité n'était pas nécessairement liée à l'abandon. Ils pensaient que la question du paiement des salaires dus était importante.

4.25 La délégation chypriote a souscrit au point de vue des membres gens de mer. En ce qui concerne les salaires dus, elle a déclaré qu'il existait deux approches, l'une consistant à couvrir uniquement les besoins minimaux pour la subsistance et le rapatriement, la seconde couvrant ces besoins et les salaires dus. S'agissant du rapatriement, elle a pris note de certaines dispositions énoncées dans la Convention No 23 de l'OIT. Il était important de déterminer l'étendue de la couverture pour ce qui était des salaires dus car on en aurait besoin pour obtenir une garantie auprès d'une banque ou d'une autre institution.

4.26 Les membres gens de mer ont réaffirmé la nécessité de lier les résolutions à des instruments sur les droits de l'homme internationaux universels et ayant l'objet d'une large ratification. Pour ce qui était de la proposition des membres armateurs visant à définir le terme "insolvabilité", ils ont demandé si les membres armateurs proposaient de vérifier les sociétés d'un seul navire afin d'en découvrir le propriétaire effectif et de percer le voile des entreprises.

4.27 Tout en convenant de l'importance de la question des salaires dus, les membres armateurs ont fait observer que le Groupe de travail mixte devrait garder à l'esprit la nécessité de parvenir à un résultat qui pourrait être facilement et rapidement accepté et appliqué. Si de l'avis des États du pavillon, la résolution et les directives posaient des difficultés d'ordre pratique, ces résolutions et directives seraient alors inutiles. Après avoir examiné les vues exprimées par les membres gens de mer et autres membres sur la question de la définition du terme "insolvabilité", les membres armateurs ont décidé de retirer cette proposition.

4.28 Donnant suite à une invitation du Président de présenter leur document IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3 concernant l'achèvement des travaux relatifs aux résolutions concernant l'abandon, la mort et les lésions corporelles, l'International Group of P & I Clubs a indiqué qu'il ne présentait pas d'intérêt pour la question à l'étude, à savoir l'abandon, car il ne s'agissait pas d'un risque garanti par les Clubs.

4.29 Compte tenu de ce qui précède, les membres gens de mer ont appelé l'attention sur le rapport de l'International Commission on Shipping (ICONS), qui recommandait, dans son résumé, que l'International Group P & I Clubs offre éventuellement une garantie couvrant les gens de mer en cas d'abandon. Parmi les recommandations de l'ICONS figurait également une recommandation visant à exiger des autorités chargées du contrôle des navires par l'État du port qu'elles veillent à ce que les navires visitant leurs ports aient à leur bord la preuve de telles

garanties P & I. Les membres gens de mer ont également noté que le texte complet du rapport pouvait être consulté sur l'internet, sur le site web de l'ICONS.

4.30 L'observateur de l'International Group of P & I Clubs a déclaré que bien que son organisation ait rencontré l'ICONS, aucune de ces questions n'avait été examinée. Toutefois, étant donné qu'il n'avait pas lu le document et qu'il ne pouvait formuler des observations que sur ce qui avait été dit, il semblerait que les propositions de l'ICONS soient contraires aux principes en vertu desquels les Clubs fonctionnaient.

4.31 Sur l'invitation du Président, la Grèce a présenté son document IMO/ILO/WGLCCS 3/4/4 sur l'achèvement des travaux relatifs aux résolutions concernant l'abandon, la mort et les lésions corporelles. Le document appelait l'attention sur l'importance des propositions relatives à l'introduction éventuelle d'une assurance obligatoire, la plus importante des formes possibles de garantie financière.

4.32 Le Président a proposé que les débats portent désormais essentiellement sur les textes des projets de résolutions et de directives concernant l'abandon. Ce faisant, il a pris note de certains des problèmes soulevés au cours de l'examen général de cette question, notamment la proposition selon laquelle il devrait exister un moyen de contrôler l'application de la résolution et des directives, par exemple, une base de données sur l'abandon, les gouvernements devraient pouvoir choisir entre plusieurs mécanismes de garantie et les documents transportés à bord ne devraient pas être trop détaillés. Il était nécessaire d'examiner plus avant les questions de la protection des salaires dus aux gens de mer et du rôle des États du port et des États du pavillon. Le Président a notamment demandé au Groupe s'il pensait qu'il était nécessaire de définir l'abandon et de faire part de ses propositions quant à la manière de procéder sur ce point.

4.33 Après que les membres gens de mer ont appelé l'attention sur un exemple de définition de l'abandon qui était fourni au paragraphe 8 du document IMO/ILO/WGLCCS 3/4, le Président a demandé au Groupe de travail s'il acceptait que la définition proposée serve éventuellement de base aux débats.

4.34 La délégation chypriote a souscrit à cette proposition et a souligné qu'il serait aussi judicieux d'inclure une disposition concernant le champ d'application.

4.35 La délégation de la République de Corée a souscrit de façon générale au point de vue de la délégation chypriote mais a proposé une nouvelle définition de l'abandon qui commençait par une définition générale, puis incorporait les dispositions plus spécifiques qui figuraient dans la proposition de la CISL/ITF.

4.36 Les membres armateurs et les délégations de Chypre et des États-Unis ont indiqué qu'il était nécessaire de prévoir une définition et d'identifier également les éléments de l'abandon. La définition devrait être très claire et comprendre les différents types d'abandon. Après d'autres interventions de la délégation chypriote, d'un représentant de l'OIT, des membres armateurs et des membres gens de mer concernant la question de savoir si les résolutions et les directives devraient couvrir les pêcheurs, les gens de mer à bord des navires de servitude au large, les navires dont la jauge est inférieure à un nombre de tonneaux et les navires effectuant des voyages internationaux, un groupe de rédaction restreint a été constitué et chargé d'élaborer plus avant une définition pratique de l'abandon.

4.37 Faisant rapport au Groupe de travail mixte, le Président du groupe informel a soumis une définition du terme "abandon" telle que proposée par le groupe. La définition a été acceptée, à l'exception de l'utilisation du membre de phrase "rupture des liens" entre l'armateur et le marin. Cette expression, ainsi qu'une autre expression, "échec des relations", a été placée entre crochets aux fins d'examen plus approfondi.

4.38 Dans le cadre d'autres interventions, la délégation grecque a indiqué qu'il conviendrait de prêter attention à la question de la nationalité du marin; la délégation chypriote a proposé d'examiner la manière dont l'OMI et l'OIT détermineraient si les États ont appliqué les directives; la délégation norvégienne a rappelé au Groupe de travail que de nombreux États n'avaient pas ratifié la Convention No 166 de l'OIT concernant le rapatriement parce qu'elle imposait des charges financières non seulement aux armateurs mais également aux États du pavillon. L'observateur de la CISL/ITF a réaffirmé la nécessité de mentionner les instruments relatifs aux droits de l'homme internationaux dans la résolution.

4.39 Le Président a proposé de renvoyer à un sous-groupe, présidé par Mme B. Pimentel (Philippines), les projets de résolutions et de directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer. Le mandat suivant a été confié au sous-groupe :

- .1 définition du terme "abandon" et autres définitions, notamment des termes armateur, gens de mer/membre de l'équipage;
- .2 champ d'application (limites, caractère international du voyage, pêcheurs, certification);
- .3 suivi de la résolution et des directives, notamment base de données;
- .4 veiller à ce que l'État du pavillon dispose d'un certain nombre d'options quant au mécanisme de garantie;
- .5 éviter d'être trop spécifique quant à la documentation requise à bord du navire;
- .6 couverture de la garantie financière, en particulier s'agissant des salaires;
- .7 obligations respectives des autorités de l'État du port et des autorités de l'État du pavillon;
- .8 le rôle de l'État dont le marin est ressortissant devrait être défini dans les paragraphes du dispositif; et
- .9 toutes autres modifications qui s'imposeraient ou en découleraient.

4.40 Faisant rapport au Groupe de travail mixte, la Présidente du sous-groupe a fait observer que les paragraphes du préambule et certains paragraphes du dispositif du projet de résolution ainsi que les paragraphes liminaires du projet de directives avaient été élaborés par le secrétariat de manière à garantir l'homogénéité des projets de résolutions établis par chaque sous-groupe. Bien que le sous-groupe sur l'abandon se soit entendu sur la plus grande partie du texte, elle a noté que le texte concernant l'application des directives aux navires de pêche et la situation relative à l'immigration des gens de mer méritait plus ample examen. Elle a également appelé l'attention sur les réserves exprimées par Chypre au sujet du texte du projet de directives relatif aux responsabilités des États du pavillon, qu'il serait plus indiqué de placer, de l'avis de Chypre, dans le projet de résolution.



4.41 Sous la direction du Président, le Groupe de travail mixte a passé en revue chacune des sections des projets de résolutions et de directives.

4.42 Les membres gens de mer ont indiqué que les vues qu'ils avaient exprimées au sujet du préambule sur la question des principes généralement acceptés des droits de l'homme internationaux dans le projet de résolution concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer s'appliquaient également au projet de résolution sur l'abandon.

4.43 Le Groupe de travail a souscrit à une recommandation de la délégation néerlandaise qui estimait qu'à l'instar de l'autre projet de résolution, il conviendrait de mentionner la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires.

4.44 Les membres gens de mer ont noté que puisque le Groupe n'avait pas disposé de suffisamment de temps pour examiner en détail leurs propositions de base de données sur les gens de mer abandonnés, et que le texte en résultant pourrait ne pas être suffisamment clair pour le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT, la clause du dispositif du projet de résolution qui portait sur la base de données devrait être supprimée et la question renvoyée à la prochaine session du Groupe de travail mixte et indiquée dans le projet de mandat de cette session. Le Groupe a souscrit à cette proposition.

4.45 Il a également été décidé que la phrase "Les présentes directives s'appliquent également aux navires de pêche effectuant des voyages internationaux" devrait figurer dans l'Introduction du projet de directives. Du fait de cette modification, il a été estimé que les paragraphes des sections Définition et Champ d'application renvoyant à la jauge brute pourraient être supprimés.

4.46 Le Groupe a examiné le texte présenté par le sous-groupe concernant certaines responsabilités, s'agissant de l'abandon, des États du pavillon, des États du port et des États dont le marin est ressortissant. La délégation chypriote, appuyée par la délégation grecque, a noté que le projet de résolution ne serait pas accepté par de nombreux Membres de l'OMI, en particulier ceux dont les registres sont libres, si des obligations et des responsabilités étaient imposées aux États. La délégation des Bahamas a fait observer qu'il était peu judicieux d'insérer les obligations et responsabilités dans le corps des directives étant donné qu'elles ne relevaient pas du champ d'application en vertu duquel les directives s'appliquaient aux propriétaires de navires. En conséquence, ces délégations ont recommandé que ce texte soit transféré du projet de directives, qui visait les armateurs, aux clauses du dispositif du projet de résolution.

4.47 Donnant suite à cette proposition, les membres armateurs ont souligné que dans les cas d'abandon, les États avaient pour responsabilité de prêter assistance aux gens de mer abandonnés et que le texte était donc utile et devrait être conservé. À leur avis, les États du pavillon, y compris les registres libres, devraient assumer leurs responsabilités dans de tels cas.

4.48 Le Président du sous-groupe a expliqué au Groupe de travail mixte que cette section avait pour objet d'indiquer les différentes activités menées pour porter secours aux gens de mer abandonnés (à savoir, la mise en place préalable d'un système de garantie financière par le propriétaire du navire, le rôle de l'État du pavillon en matière de supervision du système de garantie financière, le rôle d'assistance au marin joué par l'État du pavillon et, à défaut, l'État du port et l'État dont le marin est ressortissant). La suppression de ce texte du projet de résolution nuirait à cet objet. Cet avis a été appuyé par la délégation panaméenne.

4.49 La délégation de la République de Corée a indiqué que la question de l'abandon ne pourrait pas être correctement traitée si les États du pavillon ne jouaient pas un rôle actif. Cette délégation s'est déclarée en faveur du maintien du texte dans les directives.

4.50 Le Groupe s'est ensuite penché sur la section consacrée à l'Étendue des systèmes de garantie financière. En particulier, il a examiné une phrase dans laquelle il était stipulé que "le paiement de la rémunération due devrait comprendre les salaires ou autres droits cumulés, tels qu'établis dans le contrat et/ou en vertu du droit national. La fourniture d'une garantie financière dans ce contexte peut être limitée à une période qui pourra être déterminée en vertu du droit national ou d'une convention collective."

4.51 Les membres gens de mer ont rejeté ce texte car ils craignaient que les gens de mer abandonnés ne finissent par recevoir bien moins que ce qui leur était dû et leur revenait à juste titre. Répondant à cette objection, le Président du sous-groupe a fait observer que l'insertion de la deuxième phrase qui limitait la durée de la garantie financière résultait d'efforts visant à respecter les instructions données par le Groupe de travail mixte, selon lequel il convient d'éviter d'inclure un texte qui soit trop détaillé et, ne soit par conséquent, pas accepté sur un plan général. Les délégations des Bahamas, de la Norvège, de la République de Corée et des États-Unis ont appuyé le maintien du texte. Comme l'a fait observer la délégation des Bahamas, ce texte ne portait que sur les limites des paiements en vertu du système de garantie financière et n'empêcherait pas le marin de déposer d'autres créances à l'encontre du propriétaire du navire en vue de recouvrer une rémunération due, ni ne nuirait au privilège du marin à l'égard du navire. La délégation norvégienne a expliqué qu'il serait très difficile d'acheter une garantie auprès des banques ou d'autres marchés sans fixer de limite quant à la couverture.

4.52 Les membres gens de mer ont réaffirmé leur avis selon lequel l'obligation d'indemniser les gens de mer incombait essentiellement au propriétaire du navire mais que les États du pavillon assumaient une responsabilité résiduelle à cet égard. Ils ont contesté l'avis selon lequel il n'était pas possible d'assurer toute la rémunération due au marin. Ils ont fait référence à la proposition qu'ils avaient formulée dans le document IMO/ILO/WGLCCS 3/4, qui incorporait dans la rémunération due, les salaires contractuels et/ou coutumiers, les heures supplémentaires, les congés payés, l'indemnité de licenciement, les contributions à la sécurité sociale et à la caisse de retraite et les avantages contractuels en nature ainsi que d'autres droits tels qu'établis dans le contrat et en vertu du droit national. Ils ont également fait observer qu'ils avaient aussi proposé en sus de ce qui précède, que le marin ait droit à recouvrer en vertu de la garantie, une rémunération dont le montant serait le même pendant une période d'au moins huit semaines à compter de l'abandon.

4.53 La délégation des États-Unis, appuyée par la délégation chypriote, a proposé la suppression, dans la section du projet de directives consacrée à la Situation relative à l'immigration, du texte en vertu duquel les États du port devaient tenir compte, lors de l'établissement de la situation relative à l'immigration des gens de mer abandonnés, des preuves de la couverture des gens de mer abandonnés par un système de garantie financière, et l'absence de système de garantie financière ne devrait pas avoir d'effets défavorables sur la situation relative à l'immigration des gens de mer. Elle estimait que ces phrases devraient être supprimées car elles imposeraient une responsabilité aux services d'immigration.

4.54 La délégation chypriote, appuyée par la délégation grecque, a indiqué qu'elle était opposée au fait d'obliger un État à délivrer un certificat. Au lieu de cela, elle préférait laisser à l'État du pavillon le soin de prouver l'existence d'une garantie financière. Formulant des observations au sujet des dispositions relatives à la certification, la délégation de la République de Corée a indiqué que l'État du pavillon devait assumer un certain rôle en la matière et que ceci devrait être reflété dans les Directives et non pas uniquement dans la résolution.

4.55 Le Président a constitué un groupe de rédaction informel chargé d'étudier les questions soulevées. Par suite des travaux supplémentaires menés par le groupe de rédaction informel, le Président a relevé un certain nombre de modifications au projet de résolution contenu dans le document IMO/ILO/WGLCCS 3/WP.4, et le Groupe de travail a approuvé ces modifications.

4.56 La délégation observatrice de l'International Group of P & I Clubs a répété que les Clubs P & I ne fournissaient pas d'assurance en matière d'abandon et qu'à leur avis, aucun autre assureur ne le pourrait.

4.57 La délégation chypriote a indiqué qu'elle avait l'impression que les propriétaires de navires seraient en mesure de fournir la garantie financière demandée dans le projet de résolution et sous cette condition, son pays pourrait être en faveur de la résolution. Cette délégation a recommandé que les secrétariats soient autorisés à apporter toute modification d'ordre stylistique et améliorations d'ordre rédactionnel qui pourraient être requises, sous la direction du Président.

4.58 Les délégations française, philippine et grecque ont appuyé la déclaration de Chypre et ont indiqué qu'elles pourraient se déclarer en faveur du projet de résolution et des directives.

4.59 Les membres armateurs et les membres gens de mer ont indiqué qu'ils pourraient appuyer la résolution et les directives.

4.60 Le Président a été remercié des efforts qu'il avait déployés en vue d'aboutir à un bon résultat.

4.61 Le Groupe a adopté par consensus la résolution relative aux directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer. On en trouvera le texte à l'annexe 2.

### **Examen des projets de résolution et de directives concernant une garantie financière en cas de lésions corporelles ou mort des gens de mer**

4.62 Le Président a ensuite orienté les débats sur la question d'une garantie financière à l'égard des créances pour lésions corporelles et mort des gens de mer.

4.63 Sur l'invitation du Président, les membres gens de mer ont présenté le document IMO/ILO/WGLCCS 3/4/1, établi par la Cisl/ITF, concernant l'achèvement des travaux relatifs aux projets de directives et de résolution concernant les créances contractuelles pour lésions corporelles et mort des gens de mer. Ils estimaient que les projets de résolution et de directives mis au point à la dernière session du Groupe de travail constituait la voie à suivre. Leur document contenait des propositions d'amendements aux projets d'instruments et portait essentiellement sur l'accès direct des gens de mer ou de leurs proches aux assureurs ainsi que sur le règlement rapide des créances contractuelles. Lors de l'identification des problèmes, ils n'ont pas cherché à désigner nommément l'International Group of P & I Clubs ni à mettre tous les clubs dans le même panier. Ils ont noté que le Groupe de travail avait déjà reconnu la gravité de ces problèmes. De l'avis des membres gens de mer, les créances contractuelles et autres créances juridiques revêtaient la même importance mais, dans une première étape, ils se concentreraient sur la

question des créances contractuelles. Leur document proposait plusieurs modifications qu'ils soumettaient au Groupe de travail mixte pour examen.

4.64 Conformément aux recommandations de la délégation chypriote qui avait appelé l'attention sur les vues divergentes exprimées dans le document pertinent de la CISL/ITF et dans le document de l'ISF, le Président a invité les membres armateurs à présenter le document ILO/IMO/WGLCCS 3/4/2 soumis par la Fédération internationale des armateurs. Les deux documents pourraient ensuite être examinés conjointement.

4.65 Les membres armateurs ont indiqué qu'en principe, les positions des membres armateurs et des membres gens de mer ne différaient pas énormément. Les membres gens de mer désiraient que des mesures soient prises pour garantir le règlement rapide des créances contractuelles dans leur intégralité. Toutefois, il était nécessaire de convaincre non seulement les participants du Groupe de travail mixte, mais également la communauté internationale dans son ensemble. Pour ce faire, il convenait de démontrer l'importance du problème. Après plusieurs sessions du Groupe de travail mixte ainsi que plusieurs réunions tenues à l'extérieur avec les Clubs P & I, il semblait que le problème n'était pas très étendu. Ils rendaient hommage à l'ITF, qui avait consacré énormément d'énergie au recueil de renseignements sur les cas critiques, mais ont noté que dans tous ces cas, l'ITF n'était pas impartiale du fait qu'elle plaidait en faveur des gens de mer et les représentait. Le Groupe de travail devait décider s'il s'agissait là d'un problème majeur. Les preuves fournies par les Clubs P & I indiquaient cependant que dans la plus grande partie des deux douzaines de cas portés à l'attention du Groupe de travail par l'ITF, l'International Group of P & I Clubs estimait qu'aucune injustice n'avait été commise. Le système ne présentait donc aucune défaillance majeure. Certes, la Fédération internationale des armateurs et l'International Group of P & I Clubs avait des vues similaires sur ces questions car ils représentaient essentiellement les mêmes personnes. Les membres armateurs ont noté que certaines dispositions des projets de résolution et de directives ne concordaient pas avec le système P & I du fait qu'elles allaient à l'encontre du principe de la mutualité sur lequel il était basé. Toutefois, certaines propositions pouvaient être acceptées, telles que le modèle de reçu et de décharge proposé qui tiendraient compte des retards de paiement inacceptables. En outre, l'International Group of P & I Clubs avait convenu de lutter contre les cas de négligences et de retards malencontreux, tandis que la Fédération internationale des armateurs traiterait les cas ne relevant pas de l'International Group. Enfin, au cas où l'approche actuelle serait adoptée par le Comité juridique, les membres armateurs craignaient que celle-ci ne soit pas jugée acceptable et que le travail accompli ne soit perdu.

4.66 Sur l'invitation du Président, la délégation observatrice de l'International Group of P & I Clubs a été invitée à présenter le document IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3. Elle a fait référence à l'expression "Le mieux est l'ennemi du bien". L'International Group avait enquêté sur les cas que l'ITF avait portés à son attention. Même si ces cas avaient posé des problèmes, ce qui n'était pas le cas, statistiquement, ils représentaient une part négligeable : 0,018 % de toutes les créances traitées. Toutefois, les cas concernant les Clubs du Groupe avaient été étudiés et les conclusions de ces enquêtes figuraient à l'annexe 3 du document. Comme l'on pouvait le voir, les plaintes étaient dans pratiquement tous les cas non fondées. L'International Group serait prêt à examiner d'autres cas avec l'ITF, mais manifestement ceux-ci resteraient négligeables d'un point de vue statistique. Les Clubs avaient proposé de mettre en place une procédure documentée pour le traitement des cas difficiles. Une telle initiative aurait un effet immédiat. L'affaire du **Leros Strength**, qui avait fait l'objet d'un débat approfondi à la dernière session du Groupe de travail, l'avait démontré. L'International Group était également en faveur de la politique visant à ce que les créances contractuelles soient réglées aussi rapidement que possible et sans déduction et, à cette fin, ils avaient envoyé une circulaire concernant la politique générale du Groupe à cet égard. Un exemplaire de cette circulaire figurait dans le document IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3/Add.1

(annexe 3). L'International Group a souligné à nouveau qu'il favorisait une approche pragmatique qui aurait un effet immédiat. Il a également appelé l'attention sur la résolution A.898(21) de l'Assemblée de l'OMI et leur proposition visant à adopter une résolution qui préciserait l'effet de cette résolution de manière à inclure les créances pour lésions corporelles et mort des gens de mer. Il ne pensait pas que le projet de directives proposé à la dernière session du Groupe de travail était nécessaire.

4.67 Les membres gens de mer ont indiqué que lorsque l'on examinerait le document des Clubs P & I, il était important de garder à l'esprit l'intérêt des clubs. Il ont cité un article paru récemment dans *Maritime Policy* qui semblait indiquer que des transports maritimes inférieurs aux normes pouvaient en réalité réduire les risques qu'ils encouraient. Ils ont ajouté que le document présenté par les Clubs P & I devrait être lu comme l'expression de l'intérêt personnel de cartels bien établis qui cherchaient cyniquement à réduire leurs risques. Ce que les membres gens de mer voulaient, c'était un système qui soit juste et qui protège les marins. Les renseignements fournis par la CISL/ITF au sujet de certains cas critiques n'étaient pas destinés à montrer l'étendue du problème mais seulement à illustrer ce problème et la défaillance du système face à sa résolution.

4.68 Il n'était pas judicieux d'utiliser ces cas pour présenter l'ampleur du problème. Faisant référence à la proposition formulée au paragraphe 17 du document de l'International Group (qui portait sur la mise en place d'un mécanisme informel pour le traitement des plaintes alléguant l'utilisation manifeste que de techniques déloyales à l'égard des créances), les membres gens de mer ont déclaré que les Clubs P & I ne faisaient pas preuve de bonne foi. Le mécanisme qu'ils proposaient n'était pas transparent et sentait le paternalisme, voire même le colonialisme. S'ils avaient été sincères, ils auraient proposé que ces problèmes soient traités par un médiateur indépendant. Les membres gens de mer se déclaraient choqués par le fait que les Clubs aient pu suggérer, au paragraphe 21b de leur document, que les conventions internationales étaient dénuées de tout intérêt. Ces avis ne concordaient absolument pas avec l'opinion juridique obtenue par l'ITF auprès de M. Lowe et énoncée dans son document. En revanche, les membres gens de mer se déclaraient encouragés par certains aspects du projet de modèle de décharge présenté par le Groupe. Au paragraphe 25 concernant un système international obligatoire, le Groupe avait indiqué qu'un tel système serait inutile ou contredirait la législation nationale, étant donné que de nombreux États dont les ressortissants avaient été employés en mer avaient mis en place une législation nationale traitant de ces questions. Les membres gens de mer estimaient qu'une telle position visait à décharger les États du pavillon de leurs responsabilités. Ils pensaient également que l'International Group chercherait à enterrer la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et qu'une telle position avait des incidences profondes sur les efforts déployés en vue d'éliminer les transports maritimes inférieurs aux normes.

4.69 L'observateur de l'International Group of P & I Clubs a émis de vives objections à la déclaration des membres gens de mer selon lesquels la proposition de son organisation avait été présentée en toute mauvaise foi. Il se demandait si les membres gens de mer voulaient réellement que son organisation participe aux débats. Répondant à cette question, l'observateur de la CISL/ITF a déclaré que contrairement à ce qui avait été dit par la délégation de l'International Group, le fait d'attirer l'attention sur l'affaire du **Leros Strength**, comme cela avait été le cas à la dernière session, n'avait conduit à aucun progrès au niveau informel mais au lieu de cela, avait eu un effet négatif sur le règlement du cas. L'observateur de l'International Group of P & I Clubs a contesté cette affirmation. Il a souligné qu'une offre de paiement des droits contractuels avait été faite le 3 novembre 2000 mais qu'à ce jour, aucune réponse n'avait été reçue. En outre, le Club en cause n'avait pas été en mesure de verser de paiement au tribunal étant donné que le recours présenté par le demandeur n'avait pas suffisamment progressé.

4.70 Les délégations chypriote, française, grecque et du Royaume-Uni ont indiqué qu'elles souhaitaient que le Groupe de travail utilise les projets de résolution et de directives établis à la dernière session comme base des débats. La France a, en particulier, souligné que les Clubs P & I avaient refusé de prendre toute mesure significative destinée à répondre aux demandes raisonnables des gens de mer concernant les critères d'assurance en cas de lésions ou de mort. C'était là la raison principale pour laquelle une décision avait été prise à la deuxième session d'élaborer des projets de résolution et de directives sur cette question.

4.71 Compte tenu des vues très divergentes des participants, le Président a proposé que les partenaires sociaux engagent des consultations informelles en vue de combler les différences quant à l'approche à adopter vis-à-vis de cette question.

4.72 À la suite de consultations informelles entre les partenaires sociaux, les membres armateurs et les membres gens de mer ont signalé qu'ils avaient décidé qu'un groupe de travail pourrait être constitué pour poursuivre les travaux sur ce sujet, sur la base de l'annexe 4 du document IMO/ILO/WGLCCS 2/11 et compte tenu des documents qui avaient été soumis à la session et dans lesquels étaient formulées des observations sur les projets de résolution et de directives ainsi que des accords auxquels étaient parvenus les partenaires sociaux au cours des consultations informelles.

4.73 Au cours de cet échange de vues, l'observateur des Clubs P & I a rappelé que leur proposition offrait une solution pratique au problème de l'assurance dans le document IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3. La délégation chypriote a proposé que les secrétariats invitent d'autres membres du secteur de l'assurance à participer à la prochaine session du Groupe de travail mixte.

4.74 La délégation observatrice des Pays-Bas a suggéré que le Groupe de travail mixte veille à ce que toute directive élaborée tienne compte du fait que les systèmes nationaux existants offrent parfois une protection suffisante aux gens de mer, et que des systèmes existants efficaces ne devraient pas être nécessairement remplacés. Dans ce contexte, les Pays-Bas ont appelé l'attention sur le libellé du projet de directives concernant l'abandon des gens de mer qui renvoyait directement aux systèmes nationaux et a proposé l'incorporation éventuelle d'un tel libellé, selon qu'il convenait, dans le projet de résolution concernant les lésions corporelles et la mort des gens de mer.

4.75 Les membres gens de mer ont indiqué qu'il était nécessaire d'étudier de près le mécanisme à appliquer en vue de fournir une assurance efficace. Ils ont proposé de se réunir avec les membres armateurs et les Clubs P & I afin de discuter de la proposition des Clubs et de rendre compte de leurs résultats à la prochaine session.

4.76 Les projets de résolution et de directives concernant les lésions corporelles et la mort ont été renvoyés à un sous-groupe présidé par M. Nicholas Charalambous (Chypre). Rendant compte des travaux au Groupe de travail mixte, le Président du sous-groupe a présenté le projet de résolution concernant les lésions corporelles et la mort des gens de mer. Les partenaires sociaux ont exprimé leur gratitude au Président du sous-groupe pour ses orientations et sa direction.

4.77 La délégation observatrice de l'International Group of P & I Clubs a réaffirmé sa conviction qu'après un examen approfondi des questions, les Directives étaient inutiles. Les Clubs P & I avaient procédé à une enquête détaillée des cas au sujet desquels les gens de mer avaient déposé plainte. Ces cas représentaient 0,018 % du nombre total de créances, qui était de 84 000, traitées par les Clubs P & I pendant la période considérée de six ans. Les cas particuliers en cause avaient tous fait l'objet d'une enquête détaillée, dont les résultats figuraient à l'appendice 1 du document présenté à la session. L'International Group avait conclu que les préoccupations exprimées par les membres gens de mer n'étaient pas fondées. Néanmoins, puisque l'OMI et l'OIT jugeaient nécessaire d'élaborer des directives, le rôle des Clubs était de donner des conseils quant à leur faisabilité pratique. Le Groupe était d'avis que les directives élaborées contenaient plusieurs dispositions qui ne pourraient pas être appliquées dans la pratique. Telles que libellées actuellement, les directives ne semblaient pas être applicables, certainement pas en ce qui concernait la question du certificat délivré par l'assureur. Le paragraphe 7.1 prévoyait que les armateurs aient à bord des certificats délivrés par les assureurs. Le paragraphe 7.2.9 exigeait une déclaration attestant que l'assurance satisfait aux "normes recommandées", lesquelles renvoyaient semble-t-il, bien qu'elles ne soient pas définies, aux "critères pratiques" énoncés au paragraphe 6.1 (voir également la définition du terme "assurance" au paragraphe 2.1.5). Si cela était juste, le compte rendu devrait indiquer que les assureurs ne seraient pas en mesure de délivrer de certificat prévoyant la notification préalable des gens de mer en cas d'annulation ou de non-renouvellement de l'assurance. L'International Group a proposé que la question de la notification des gens de mer soit éventuellement résolue en faisant la responsabilité des propriétaires de navires en vertu du paragraphe 4 du projet de directives. En outre, les cinq derniers mots de la deuxième phrase de la définition donnée en 2.1.5 ne semblaient pas avoir de sens du fait de la suppression de la référence au type d'assurance offert par les membres de l'International Group of P & I Clubs tel que figurant dans la résolution A.898(21).

4.78 Les membres gens de mer ont expliqué que le paragraphe 6.1.4 du projet de directives couvrait le cas où l'assurance serait annulée par l'assureur lui-même, et non pas par l'armateur. Dans un tel cas, l'assureur devrait informer les gens de mer. Cette opinion était partagée par les membres armateurs qui ont noté que l'obligation d'informer les gens de mer pouvait incomber soit au propriétaire du navire soit à l'assureur.

4.79 Les membres gens de mer se sont déclarés déçus par le nouveau libellé proposé par le Secrétariat pour le troisième paragraphe du préambule de la résolution, qui renvoyait aux instruments sur les droits de l'homme internationaux. En particulier, ils regrettaient l'omission d'une référence explicite à plusieurs de ces instruments. À cet égard, ils ont fait la déclaration suivante :

"Les membres gens de mer estiment que certains éléments fondamentaux des droits de l'homme intéressent directement les débats du présent Groupe de travail et ont soumis un avis autorisé de M. V. Lowe sur cette question. Celui-ci indique clairement que les obligations des États comprennent une fonction concrète consistant à garantir l'application des droits, nombre d'entre eux étant des droits inaliénables. Ces instruments généraux relatifs aux droits de l'homme internationaux visent à énoncer des normes de comportement à l'intention des États et doivent, dans un contexte maritime, être associés aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cela signifie que l'État du pavillon assume la responsabilité principale de l'exécution des obligations relatives aux droits de l'homme à l'égard des personnes employées ou engagées à bord d'un navire battant son pavillon. En vertu du droit international en vigueur, les États du pavillon sont tenus de garantir les droits de l'homme de leurs équipages. Nous regrettons que des citations plus efficaces n'aient pu être adoptées dans le texte du préambule des

résolutions car nous estimons qu'il existe un lien important entre les droits de l'homme de chaque membre de l'équipage et le droit à des conditions de travail justes et sûres et au respect de la dignité de l'homme. Cela engendre certaines fonctions élémentaires s'agissant des conditions de travail des gens de mer."

4.80 Nous espérons, par conséquent, que ces questions seront examinées plus avant dans le cadre des travaux en cours du Groupe de travail *ad hoc* et nous estimons qu'elles méritent d'être étudiées d'autant plus que les organisations cherchent à résoudre le problème de l'élément humain."

4.81 Les membres armateurs ont précisé qu'ils n'avaient pas d'objection au contenu du troisième paragraphe du préambule.

4.82 Un long débat a suivi sur la question de savoir s'il fallait inclure ou non dans l'introduction du projet de directives une mention spéciale de l'application des directives aux navires de pêche ou aux navires de pêche effectuant des voyages internationaux, compte tenu du fait que de tels navires et leur personnel étaient en général soumis à un régime international particulier.

4.83 Dans ce contexte, le Groupe a décidé de conserver la phrase prévoyant l'application des directives aux navires de pêche, notant que les gouvernements décideraient de la question de leur champ d'application.

4.84 La délégation des États-Unis a souligné que la définition de l'expression "lésions corporelles" était un élément essentiel des Directives. Dans ce contexte, cette délégation a fait la déclaration suivante :

"Malheureusement, la définition de l'expression "lésions corporelles" figurant au paragraphe 2.1.3 porte atteinte aux droits existants des gens de mer en vertu du droit maritime général, du droit américain et de la législation de la plupart des nations maritimes qui prévoient que les gens de mer qui tombent malades ou qui sont blessés pendant leur service à bord d'un navire bénéficient d'une couverture de leurs frais médicaux et de subsistance abstraction faite du lien avec le travail. Le texte s'éloigne considérablement de ces principes anciens, les remplaçant par des normes beaucoup plus limitées en matière d'accident du travail ou de maladies professionnelles. Les Directives sont le résultat d'efforts tripartites visant à améliorer le sort des gens de mer qui risquent d'être blessés, de tomber malades ou de mourir pendant leur service à bord des navires. Les Directives devraient, par conséquent, montrer au secteur maritime et aux gens de mer eux-mêmes combien ces derniers ont une importance vitale pour nous et combien nous voulons les protéger et préserver les lois qui les protègent. Cette délégation ne souhaite pas envoyer un message aux gens de mer et à l'industrie qui indiquerait que ce groupe de travail accepte une remise en cause des droits fondamentaux des gens de mer."

4.85 Les membres armateurs ont fait observer que l'objet n'était pas de réduire les droits existants des gens de mer et que la définition de l'expression "lésions corporelles" qui figurait dans le projet convenait à l'objet des Directives.

4.86 Après un débat approfondi, le Groupe a convenu que la définition de l'expression "créance" qui figurait dans le projet couvrait déjà les créances contractuelles. Le Groupe a pris note de la déclaration des États-Unis et a décidé de revenir éventuellement sur ce sujet à sa prochaine session.



4.87 Avant de conclure ses débats sur ce point de l'ordre du jour, le Groupe a décidé que les travaux futurs devraient également porter sur la détermination d'un mécanisme de notification préalable en cas d'annulation de la couverture d'assurance.

4.88 Le Groupe a adopté la résolution telle qu'elle figure à l'annexe 3.

### **Observations générales**

4.89 De l'avis du Groupe de travail mixte, les deux ensembles de résolutions et de directives qui avaient été adoptés tenaient compte du fait qu'un certain nombre d'États pouvaient avoir déjà en place une législation et des règles donnant effet aux Directives. Les Directives prenaient également en considération le fait qu'un ensemble de décisions juridiques et administratives existaient parfois au niveau national, dont il faudrait peut-être tenir compte lorsqu'il serait donné effet aux Directives. Chaque État devait déterminer la façon dont il donnerait effet aux Directives. Ces Directives n'étaient en aucun cas exhaustives et un État pourrait avoir besoin de les compléter, lorsqu'il le jugerait nécessaire, afin de traiter correctement des problèmes spécifiques. Ces Directives constituaient une première étape pour l'OMI et l'OIT dans ce domaine. Elles seraient révisées compte tenu de l'expérience pratique qui serait tirée de leur application.

## **5 Examen d'une solution éventuelle à plus long terme en ce qui concerne la garantie financière à l'égard de l'abandon, des lésions corporelles et de la mort des gens de mer**

5.1 Le Président fait observer que d'une part les documents présentés à la session ne contenaient pas de propositions de fond quant à des solutions éventuelles à plus long terme en ce qui concerne la garantie financière à l'égard de l'abandon, des lésions corporelles et de la mort des gens de mer et, d'autre part, l'élaboration et la finalisation des deux résolutions et des directives connexes avaient pris plus de temps que prévu au début de la semaine. Il a donc proposé que la question de la solution à long terme soit examinée à une autre session du Groupe de travail mixte, qui se tiendrait à la fin de l'année en cours ou au début de l'année suivante. Cette même session pourrait examiner la question de la mise en œuvre des résolutions et du contrôle de leur mise en œuvre, compte tenu également des décisions du Comité juridique de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT.

5.2 La délégation chypriote a souscrit à la proposition du Président, y compris au calendrier de la session. Elle a suggéré d'insérer un nouveau paragraphe dans le dispositif des projets de résolution demandant aux deux Organisations de poursuivre leurs travaux sur ces questions.

5.3 Les membres gens de mer ont approuvé la proposition du Président, tout en soulignant que les résolutions ne constituaient qu'une première étape vers une résolution des problèmes.

5.4 Les membres armateurs ont convenu qu'une autre session chargée d'examiner la solution à long terme et l'impact des résolutions serait utile. Ils ont également souscrit à la proposition visant à tenir la prochaine session au début de l'année 2002.

5.5 Les membres gens de mer ont souligné qu'il était essentiel de parvenir à une solution durable. Une décision concernant la base de données ne pourrait être prise qu'après avoir entendu les avis des organes directeurs sur ce sujet. Une autre réunion des partenaires sociaux et des Clubs P & I pourrait donner des indications utiles à la prochaine session, et ils seraient en mesure de présenter des documents sur la question.

5.6 Le Groupe de travail mixte a décidé de tenir une autre session début 2002, du 28 janvier au 1er février 2002, au Siège de l'OMI (Londres), afin d'examiner la mise en oeuvre des résolutions, le contrôle de leur mise en oeuvre, les options concernant une solution durable à long terme des problèmes et la révision du mandat. On trouvera à l'annexe 4 l'ordre du jour provisoire. Les délais de soumission des documents devant être examinés à la prochaine session du Groupe de travail ont été fixés au 17 décembre 2001.

5.7 Les Clubs P & I ont déclaré que comme le montreraient sans doute les avis qu'ils avaient exprimés, ils ne pensaient pas qu'une solution à plus long terme en ce qui concerne la garantie financière à l'égard des lésions corporelles et de la mort des gens de mer était utile.

## **6 Révision éventuelle du mandat du Groupe compte tenu de la solution à plus long terme**

6.1 Le Groupe de travail a décidé d'examiner le mandat éventuel compte tenu de la solution à plus long terme à la prochaine session proposée.

## **7 Recommandations aux organes directeurs concernant l'adoption des résolutions, les futurs travaux du Groupe de travail et la révision éventuelle du mandat du Groupe**

7.1 Les deux résolutions et les directives adoptées seraient présentées aux organes compétents des deux Organisations.

7.2 Répondant aux questions soulevées par la délégation philippine, le Président a indiqué que les résolutions adoptées par le Groupe seraient, dans le cas de l'OMI, présentées tout d'abord au Comité juridique de l'OMI en octobre 2001 et, si ce comité les approuvait, soumises au Conseil de l'OMI puis à son Assemblée en novembre 2001. Si les résolutions étaient adoptées, elles prendraient alors effet en janvier 2002. Dans le cas de l'OIT, les résolutions seraient présentées directement au Conseil d'administration du BIT à la réunion qu'il tiendrait en novembre 2001. On prévoyait, par conséquent, que les deux résolutions seraient acceptées par les deux Organisations en novembre de cette année. Le Président a fait savoir au Groupe que le Secrétariat de l'OMI et le BIT prendraient des mesures pour porter les résolutions à l'attention de leurs Gouvernements Membres respectifs.

7.3 Le Président a noté que la question des travaux futurs du Groupe de travail avait été examinée dans le cadre du point 6 l'ordre du jour.

7.4 Le Président a ensuite rappelé le mandat du Groupe (IMO/ILO/WGLCCS 2/11, annexe 5) et a indiqué que les tâches confiées au Groupe restaient valables et que les travaux en la matière seraient poursuivis à la quatrième session du Groupe. Par conséquent, il estimait qu'aucune révision n'était nécessaire. Le Groupe a entériné cet avis.

## **8 Divers**

8.1 La délégation chypriote a déclaré que tous les organismes d'assurance bénéficiant d'un statut consultatif ou d'observateur auprès de l'OMI ou de l'OIT devraient être invités à la prochaine session du Groupe, afin de permettre au Groupe de bénéficier de l'avis général de ce secteur.

## **9 Adoption du projet de rapport**

9.1 Le rapport a été adopté par le Groupe de travail mixte.

## **10 Mesures que les deux Organisations sont invitées à prendre**

10.1 Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail est invité à prendre les mesures suivantes :

- .1 approuver 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 sur les travaux de sa troisième session;
- .2 approuver les projets de résolution et de directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer (annexe 2);
- .3 approuver les projets de résolution et de directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer (annexe 3); et
- .4 transmettre aux États membres de l'OIT et aux organismes des gens de mer et des armateurs le rapport du Groupe de travail ainsi que les résolutions et directives susmentionnées.
- .5 approuver la poursuite des travaux du Groupe de travail selon le mandat proposé à l'annexe 4.

10.2 Le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale est invité à prendre les mesures suivantes :

- .1 prendre note du 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 sur les travaux de sa troisième session;
- .2 approuver les projets de résolution et de directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer (annexe 2) en vue de leur soumission à l'Assemblée de l'OMI pour adoption;
- .3 approuver les projets de résolution et de directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer (annexe 3), en vue de leur soumission à l'Assemblée de l'OMI pour adoption; et
- .4 approuver la poursuite des travaux du Groupe de travail selon le mandat proposé à l'annexe 4.

\*\*\*

**ANNEXE 1****Liste des documents présentés au Groupe de travail mixte pour examen**

<b>Cote du document</b>	<b>Titre du document</b>
IMO/ILO/WGLCCS 3/1	Provisional Agenda
IMO/ILO/WGLCCS 3/3	Report on Information Prepared or Collection by the ILO and IMO Secretariats
IMO/ILO/WGLCCS 3/3 Add.1	Information requested of the ILO and IMO Secretariats for the Third Session of the Joint Working Group
IMO/ILO/WGLCCS 3/4	Finalization of the work on: The resolution concerning abandonment (CISL/ITF)
IMO/ILO/WGLCCS 3/4/1	Finalization of the work on: The resolution concerning abandonment, death and personal injury (CISL/ITF)
IMO/ILO/WGLCCS 3/4/2	Finalization of the work on: The resolution concerning abandonment, death and personal injury (ISF)
IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3	Finalization of the work on: The resolution concerning abandonment, death and personal injury (Clubs P&I)
IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3 Add.1	Finalization of the work on: The resolution concerning abandonment, death and personal injury (Clubs P&I)
IMO/ILO/WGLCCS 3/4/4	Finalization of the work on: The resolution concerning abandonment, death and personal injury (Grèce)
IMO/ILO/WGGLCCS 3/5	Examination of a possible longer term solution for financial security in respect of: Abandonment, personal injury and death of seafarers (CISL/ITF)
IMO/ILO/WGLCCS 3/5/1	Examination of a possible longer term solution for financial security in respect of: Abandonment, personal injury and death of seafarers (Norvège)

\*\*\*

**ANNEXE 2****PROJET DE RÉSOLUTION****DIRECTIVES POUR LA FOURNITURE D'UNE GARANTIE FINANCIÈRE  
EN CAS D'ABANDON DES GENS DE MER**

L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE ET LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL,

NOTANT l'importance de l'élément humain dans le plan d'action de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui joue un rôle pivot dans la promotion de transports maritimes de qualité, et la mission de base de l'Organisation internationale du Travail (OIT) qui est de promouvoir le travail décent,

RAPPELANT la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi ainsi que les normes internationales du travail pertinentes qui s'appliquent au travail dans le secteur maritime,

RAPPELANT ÉGALEMENT les principes généralement admis des droits de l'homme internationaux applicables à tous les travailleurs,

RAPPELANT EN OUTRE l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer en vertu duquel l'État du pavillon exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon,

TENANT COMPTE des dispositions de l'article 5 de la Convention de Vienne de 1963 sur les relations consulaires, en particulier, la protection consulaire et l'assistance offertes par un État à ces ressortissants et à ses navires et à leurs équipages,

TENANT COMPTE ÉGALEMENT de la Convention internationale de 1973 sur les privilèges et hypothèques maritimes et de la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires,

NOTANT les normes internationales du travail pertinentes qui s'appliquent au travail dans le secteur maritime, en particulier la Convention (No 166) de l'OIT concernant le rapatriement des marins (révisée), 1987,

NOTANT ÉGALEMENT la résolution concernant la protection des salaires et des gens de mer abandonnés, adoptée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 252<sup>ème</sup> session (mars 1992),

RECONNAISSANT que l'abandon des gens de mer est un problème grave qui a une dimension humaine et sociale,

ESTIMANT ÉGALEMENT que compte tenu du caractère international de l'industrie des transports maritimes, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale,

CRAIGNANT QUE si les propriétaires de navires ne disposent pas d'une garantie financière efficace, les gens de mer risquent de ne pas recevoir la rémunération qui leur est due ou être rapidement rapatriés en cas d'abandon,

NOTANT que les Directives contribuent très utilement aux objectifs de l'élimination de l'exploitation de navires inférieurs aux normes et du renforcement de la protection sociale des gens de mer,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que la présente résolution n'exige pas l'adoption de mécanismes supplémentaires lorsque la législation nationale satisfait déjà aux dispositions des Directives ou va au-delà de ces dispositions,

AFFIRMANT que la couverture des frais de rapatriement et de subsistance lors de l'abandon et le paiement de la rémunération devraient faire partie des droits contractuels et/ou statutaires des gens de mer et ne sont pas affectés par le fait que le propriétaire du navire manque à ses obligations ou qu'il soit dans l'incapacité de les assumer,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que si le propriétaire du navire manque à ses obligations, l'État du pavillon et, dans certains cas, l'État dont le marin est ressortissant ou l'État du port peuvent être appelés à intervenir,

CONVAINCUS que l'adoption des Directives représente une mesure provisoire appropriée qui garantira la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer,

1. ADOPTENT les Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, telles que figurant en annexe à la présente résolution;
2. PRIENT les Gouvernements Membres de porter la présente résolution et les Directives à l'attention des propriétaires des navires et des gens de mer ainsi que de leurs organisations respectives;
3. ENGAGENT les Gouvernements Membres, dans le cadre de leurs obligations en tant qu'État du pavillon :
  - .1 à veiller à ce que les propriétaires des navires respectent les Directives;
  - .2 à veiller à ce que les gens de mer employés ou engagés à bord de navires battant leur pavillon soient protégés, en cas d'abandon, par un système de garantie financière;
  - .3 à mettre en place, pour les cas de force majeure, des mesures concernant les frais de subsistance et le rapatriement, en cas d'abandon, des gens de mer employés ou engagés à bord de navires battant leur pavillon;
4. ENGAGENT ÉGALEMENT les Gouvernements Membres, dans la juridiction desquels des gens de mer sont abandonnés, à informer l'État dont le navire bat le pavillon et les États dont les gens de mer sont ressortissants et à coopérer et se prêter mutuellement assistance en vue de résoudre rapidement la situation;

5. INVITENT les Gouvernements Membres à reconnaître que, conformément aux normes internationales du travail pertinentes, lorsque le propriétaire du navire ne remplit pas ses obligations internationales et que le système de garantie financière ou l'État du pavillon manque à ses obligations concernant le rapatriement des gens de mer abandonnés, l'État du port ou les États dont les gens de mer sont ressortissants peuvent procéder au rapatriement sans préjudice du recouvrement des frais;
6. RECOMMANDENT aux Gouvernements Membres :
  - .1 d'attirer l'attention de leurs services d'immigration sur les avantages fournis aux gens de mer abandonnés qui sont couverts par un système de garantie financière;
  - .2 de tenir compte du fait que l'absence d'un système de garantie financière ne devrait pas porter préjudice à la situation relative à l'immigration des gens de mer abandonnés;
7. PRIENT les Gouvernements Membres, sans préjudice de la notification requise en vertu des instruments internationaux applicables, de communiquer au Secrétaire général de l'OMI ou au Directeur général du BIT, aux fins d'une diffusion générale des renseignements, les points de contact nationaux responsables du traitement des cas d'abandon et d'autres questions relevant du champ d'application des Directives;
8. INVITENT les Gouvernements Membres et les organisations non gouvernementales dotées d'un statut consultatif ou d'observateur auprès de l'OMI ou de l'OIT, selon qu'il convient, à enregistrer les cas de gens de mer abandonnés et à fournir des données à l'OMI ou à l'OIT lorsque ces dernières en font la demande;
9. DEMANDENT à l'Assemblée de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT de maintenir le problème de l'abandon à l'étude et d'évaluer périodiquement l'étendue du problème;
10. INVITENT l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT à examiner les autres mesures qu'ils pourraient juger appropriées en vue de solutions durables à plus long terme aux problèmes visés par les présentes Directives;
11. DEMANDENT à l'Assemblée de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT de maintenir les Directives à l'étude et de les modifier selon les besoins; et
12. INVITENT les Gouvernements Membres à noter que ces Directives prendront effet le 1er janvier 2002.

## ANNEXE

### **DIRECTIVES POUR LA FOURNITURE D'UNE GARANTIE FINANCIÈRE EN CAS D'ABANDON DES GENS DE MER**

#### **1 INTRODUCTION**

1.1 Les présentes Directives ont pour objet d'aider les États, lorsqu'ils établiront leurs prescriptions nationales, à identifier les aspects les plus importants de la garantie financière en cas d'abandon des gens de mer.

1.2 Les Directives recommandent les mesures que doivent prendre les propriétaires de navires pour garantir la fourniture d'un système de garantie financière approprié aux gens de mer en cas d'abandon. Elles énoncent les caractéristiques principales et l'étendue de la couverture du système de garantie financière et renferment également des recommandations concernant la certification du système de garantie financière.

1.3 Les présentes Directives s'appliquent également aux navires de pêche effectuant des voyages internationaux.

#### **2 DÉFINITIONS**

2.1 Aux fins des présentes Directives, sauf disposition expresse contraire, on entend par :

- .1 *propriétaire de navire*, le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur-gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations connexes;
- .2 *gens de mer* ou *marin*, toute personne qui est employée ou recrutée, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer; et
- .3 *abandon*, une situation caractérisée par la rupture des liens entre le propriétaire du navire et le marin. Il y a abandon lorsque le propriétaire du navire manque à certaines obligations fondamentales envers le marin concernant son rapatriement rapide et le paiement de la rémunération due; la fourniture des produits de première nécessité, notamment, une nourriture, un logement et des soins médicaux appropriés. Il y aura abandon lorsque le capitaine du navire sera laissé sans moyens financiers pour l'exploitation du navire.

#### **3 CHAMP D'APPLICATION**

3.1 Les propriétaires de navires sont instamment priés d'observer les présentes Directives à l'égard de tous les navires de mer.

---

\* Article 1 c) de la Convention No 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et règle IX/1.2 de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.



3.2 Les présentes Directives ne s'appliquent pas aux navires de guerre, aux navires auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés, à l'époque considérée, pour un service public non commercial, sauf si cet État en décide autrement.

#### **4 RESPONSABILITÉS DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES**

4.1 Les propriétaires de navires devraient prendre les dispositions voulues pour mettre en place un système de garantie financière qui satisfasse aux dispositions des présentes Directives.

4.2 Les propriétaires de navires devraient afficher à bord les coordonnées des personnes ou de l'entité responsables du traitement des créances visées par les présentes Directives.

#### **5 ÉTENDUE DES SYSTÈMES DE GARANTIE FINANCIÈRE**

5.1 Le système de garantie financière devrait couvrir :

- .1 les frais de rapatriement du marin, qui doivent être pris en charge sans frais pour le marin;
- .2 les frais de subsistance des gens de mer du moment qu'ils sont abandonnés au moment où ils arrivent au lieu de rapatriement;
- .3 le paiement aux gens de mer de toutes les rémunérations dues et de leurs droits contractuels; et
- .4 le paiement aux gens de mer des autres frais qu'ils ont encourus pendant la période de l'abandon du fait de cet abandon.

5.2 Au cas où le propriétaire du navire manquerait à ses responsabilités, le système de garantie financière devrait pourvoir au rapatriement du marin par des moyens appropriés et rapides, normalement par voie aérienne, et prendre notamment à charge les frais afférents à la nourriture et au logement du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement, le traitement médical, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais raisonnables.

5.3 La subsistance des gens de mer pendant qu'ils sont abandonnés devrait comprendre : une nourriture, des vêtements, un logement et des soins médicaux appropriés et autres produits de première nécessité.

5.4 Le paiement aux gens de mer de toute rémunération due devrait comprendre le paiement des salaires et autres droits cumulés, tels qu'établis dans le contrat et/ou en vertu du droit national.

5.5 Au cas où le marin encourrait tous autres frais raisonnables pendant la période de l'abandon, il devrait avoir droit au recouvrement de ces frais auprès du système de garantie financière.

## **6 FORME DU SYSTÈME DE GARANTIE FINANCIÈRE**

6.1 Le système de garantie financière peut se présenter sous la forme, notamment, de systèmes de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou autres formes de garantie financière.

6.2 Le système de garantie financière, outre les dispositions du paragraphe 5.1, devrait prévoir ce qui suit :

- a) un droit d'accès direct, par le marin, au système de garantie financière;
- b) une couverture suffisante pour ce qui est des éléments de l'abandon énoncés dans les présentes Directives; et
- c) l'application du système de garantie financière à tous les gens de mer quelle que soit leur nationalité.

## **7 CERTIFICATS**

7.1 Les propriétaires de navires devraient veiller à ce que leurs navires océaniques effectuant des voyages internationaux aient à bord un certificat attestant de l'existence d'un système de sécurité financière en cas d'abandon des gens de mer. Ce certificat devrait être affiché à un endroit bien visible dans les locaux d'habitation des gens de mer.

7.2 Lorsque plus d'un certificat est exigé pour couvrir tous les gens de mer à bord d'un navire, tous ces certificats devraient être affichés.

7.3 Le certificat devrait au moins comporter :

- .1 le nom du navire,
- .2 le port d'immatriculation du navire;
- .3 l'indicatif d'appel du navire;
- .4 le numéro OMI du navire;
- .5 le nom du prestataire de la garantie financière;
- .6 le siège du prestataire de la garantie financière;
- .7 le nom du propriétaire du navire;
- .8 la période de validité de la garantie financière; et
- .9 une déclaration attestant que la garantie financière satisfait aux normes recommandées telles qu'énoncées dans les présentes Directives.

7.4 Un exemplaire du certificat devrait être fourni, si besoin est, aux services d'immigration afin de les informer que les gens de mer sont protégés par un système de garantie financière couvrant leur subsistance, leur rapatriement et le paiement de la rémunération due.

\*\*\*

## ANNEXE 3

## PROJET DE RÉSOLUTION

**DIRECTIVES CONCERNANT LES RESPONSABILITÉS DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES À L'ÉGARD DES CRÉANCES CONTRACTUELLES POUR LÉSIONS CORPORELLES OU MORT DES GENS DE MER**

L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE ET LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL,

NOTANT l'importance de l'élément humain dans le plan d'action de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui joue un rôle pivot dans la promotion de transports maritimes de qualité et la mission de base de l'Organisation internationale du Travail (OIT) qui est de promouvoir le travail décent,

RAPPELANT la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi ainsi que les normes internationales du travail pertinentes qui s'appliquent au travail dans le secteur maritime,

RAPPELANT ÉGALEMENT les principes généralement admis des droits de l'homme internationaux applicables à tous les travailleurs,

NOTANT la Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée, la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires,

NOTANT ÉGALEMENT que dans de très nombreux cas, il existe des problèmes graves et réels en ce qui concerne le traitement des créances des gens de mer pour lésions corporelles et mort, qui ont une dimension humaine et sociale,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire de recommander des normes internationales minimales concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles et mort des gens de mer,

ESTIMANT que les propriétaires de navires, lorsqu'ils s'acquittent de leurs responsabilités en vue de fournir des conditions de travail sûres et décentes, devraient disposer de mécanismes efficaces pour le paiement d'une indemnisation en cas de mort ou de lésions corporelles,

ESTIMANT ÉGALEMENT que compte tenu du caractère international de l'industrie des transports maritimes, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale,

ESTIMANT PAR AILLEURS qu'une indemnisation contractuelle intégrale et rapide devrait être versée sans préjudice de tous autres droits légaux dont peuvent jouir les gens de mer ou leurs proches,

CRAIGNANT que, si les propriétaires de navires ne disposent pas d'une couverture d'assurance efficace ou d'autres formes efficaces de garantie financière, les gens de mer risquent de ne pas obtenir une indemnisation intégrale et rapide,

NOTANT que les Directives contribuent très utilement aux objectifs de l'élimination de l'exploitation de navires inférieurs aux normes et du renforcement de la protection sociale des gens de mer,

RECONNAISSANT également que la présente résolution n'exige pas l'adoption de mécanismes supplémentaires lorsque la législation nationale satisfait déjà aux dispositions des Directives ou va au-delà de ces dispositions,

ESTIMANT que la résolution A.898(21) de l'Assemblée de l'OMI sur les Directives concernant les responsabilités des propriétaires des navires à l'égard des créances maritimes ne traitait pas directement des créances contractuelles pour lésions corporelles et mort des gens de mer mais visait à garantir que les propriétaires de navires aient une couverture d'assurance efficace ou d'autres formes de garantie financière à l'égard des créances maritimes,

CONVAINCUS que l'adoption des Directives représente une mesure provisoire appropriée qui garantira le paiement d'une indemnisation en cas de lésions corporelles et mort des gens de mer,

1. ADOPTENT les Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer, telles que figurant en annexe à la présente résolution;
2. PRIENT les Gouvernements Membres de porter la présente résolution et les Directives à l'attention des propriétaires de navires et des gens de mer ainsi que de leurs organisations respectives;
3. INVITENT les Gouvernements Membres à veiller à ce que les propriétaires de navires observent les Directives;
4. INVITENT l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT à envisager d'autres mesures appropriées en vue de solutions durables à plus long terme aux problèmes visés par les présentes Directives;
5. DEMANDENT à l'Assemblée de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT de maintenir les Directives à l'étude et de les modifier selon les besoins; et
6. INVITENT les Gouvernements Membres à noter que les présentes Directives prendront effet le 1er janvier 2002.

## ANNEXE

# DIRECTIVES CONCERNANT LES RESPONSABILITÉS DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES À L'ÉGARD DES CRÉANCES CONTRACTUELLES POUR LÉSIONS CORPORELLES OU MORT DES GENS DE MER

## 1 INTRODUCTION

1.1 Les présentes Directives ont pour objet d'aider les États, lorsqu'ils établiront leurs prescriptions nationales, à identifier les aspects les plus importants du règlement, aux gens de mer, des créances contractuelles pour lésions corporelles ou pour mort.

1.2 Les Directives recommandent les mesures que doivent prendre les propriétaires de navires pour garantir l'existence d'une couverture d'assurance effective ou autre garantie financière prévoyant le règlement rapide et intégral de telles créances. Les Directives renferment également des recommandations en matière de certification et fournissent un modèle de reçu et de décharge relatif à de telles créances.

1.3 Les présentes Directives s'appliquent également aux navires de pêche.

## 2 DÉFINITIONS

2.1 Aux fins des présentes Directives, sauf disposition expresse contraire, on entend par :

- .1 *Propriétaire de navire*, le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tels que l'armateur-gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations connexes;
- .2 *Gens de mer* ou *marin*, toute personne qui est employée ou recrutée, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer;
- .3 *Lésions corporelles*, toute maladie ou incapacité d'un marin d'ordre physique ou mental découlant du travail du marin ou associée à son travail;
- .4 *Créances*, toutes créances contractuelles valides relatives à une indemnisation en cas de lésions corporelles ou de mort aux montants établis dans les conditions de travail des gens de mer;
- .5 *Assurance*, l'assurance effective ou autres formes de garantie financière destinées à couvrir les créances à l'encontre de propriétaires de navires qui répondent aux critères pratiques énoncés dans les présentes Directives; et
- .6 *Assureur*, toute personne ou entité fournissant une assurance à un propriétaire de navire.

---

\* Article 1 c) de la Convention de 1996 (No 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer et Règle IX/1.2 de la Convention SOLAS, telle que modifiée.

### **3 CHAMP D'APPLICATION**

3.1 Les propriétaires de navires sont instamment priés d'observer les présentes Directives à l'égard de tous les navires de mer.

3.2 Les présentes Directives ne s'appliquent pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial, sauf si cet État en décide autrement.

### **4 RESPONSABILITÉS DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES**

4.1 Lorsqu'ils s'acquittent de leurs responsabilités en vue de fournir des conditions de travail sûres et décentes, les propriétaires de navires devraient disposer de mécanismes efficaces pour le versement d'une indemnisation en cas de mort ou de lésions corporelles. Les propriétaires de navires devraient veiller à ce que leurs navires soient couverts par une assurance effective satisfaisant aux dispositions des présentes Directives.

4.2 Les propriétaires de navires devraient prendre des mesures, lorsqu'une créance est produite, en vue de son règlement rapide. Les propriétaires de navires devraient également veiller à ce que toutes les créances contractuelles valides soient payées dans leur intégralité. Aucune pression ne devrait être exercée, de la part de leur représentant ou du représentant de leurs assureurs, en vue du versement d'un paiement inférieur au montant contractuel ou d'un paiement qui aille à l'encontre de quelque manière que ce soit, des dispositions des présentes Directives.

4.3 Lorsque la lésion corporelle est de nature telle qu'il est difficile pour le propriétaire d'un navire de régler intégralement une créance, un règlement provisoire devrait être versé au marin de manière à éviter tout problème excessif.

4.4 Les propriétaires de navires devraient afficher à bord les coordonnées des personnes ou de l'entité responsables du traitement des créances visées par les présentes Directives.

### **5 RÈGLEMENT DES CRÉANCES**

5.1 Nonobstant les dispositions du droit national, il est recommandé aux parties au règlement d'une créance contractuelle d'utiliser le modèle de reçu et de décharge qui figure en appendice à la présente annexe.

### **6 COUVERTURE D'ASSURANCE**

6.1 Il conviendrait de prévoir notamment des critères pratiques relatifs à l'assurance des créances selon lesquels :

- .1 l'indemnisation contractuelle, telle qu'établie dans le contrat de travail et sans préjudice de l'alinéa .2 ci-dessous, devrait être versée dans son intégralité et le plus rapidement possible;
- .2 les gens de mer devraient recevoir les sommes dues sans préjudice d'autres droits légaux, mais un tel règlement peut être effectué en déduisant tous dommages et intérêts découlant de toute action en réparation d'une faute non contractuelle résultant du même événement;

- .3 le propriétaire du navire devrait veiller à ce qu'un certificat soit fourni indiquant la période de couverture de l'assurance;
- .4 les gens de mer devraient être notifiés à l'avance en cas d'annulation de l'assurance et être immédiatement informés si celle-ci n'est pas renouvelée; et
- .5 l'assurance devrait couvrir le règlement de toutes les créances soumises pendant la période de validité du certificat.

## **7 CERTIFICATS**

7.1 Les propriétaires de navires devraient veiller à ce que leurs navires aient à bord un certificat délivré par l'assureur. Ce certificat devrait être affiché à un endroit bien visible dans les locaux d'habitation des gens de mer.

7.1.1 Si plus d'un assureur offre une couverture pour des créances, un certificat de chacun des assureurs est exigé.

7.2 Le certificat devrait au moins comporter :

- .1 le nom du navire;
- .2 le port d'immatriculation du navire;
- .3 l'indicatif d'appel du navire;
- .4 le numéro OMI du navire;
- .5 le nom du prestataire de la garantie financière;
- .6 le siège du prestataire de la garantie financière;
- .7 le nom du propriétaire du navire;
- .8 la période de validité de la garantie financière; et
- .9 une déclaration attestant que la garantie financière satisfait aux normes recommandées telles qu'énoncées dans les présentes Directives.





**ANNEXE 4**

**ORDRE DU JOUR PROVISOIRE**

**Quatrième session 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 doit se tenir au Siège de l'OMI, 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR,  
du 28 janvier au 1er février 2002

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Examen des options concernant des solutions à plus long terme aux problèmes de l'abandon, des lésions corporelles et de la mort des gens de mer, notamment :
  - suivi de la mise en œuvre de la résolution et des Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer;
  - suivi de la mise en œuvre de la résolution et des Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer;
  - suivi et évaluation de la situation générale en vue de déterminer les mesures futures, notamment la création éventuelle d'une base de données; et
  - évaluation de la nécessité d'un instrument obligatoire.
3. Révision éventuelle du mandat du Groupe de travail
4. Divers
5. Adoption du projet de rapport

\*\*\*

## ANNEXE 5

## LISTE DES PARTICIPANTS

<b>Président :</b>	M. J.-M. Schindler (Gouvernement Membre - France)
<b>Vice-présidents :</b>	M. K. Akatsuka (Représentant des propriétaires de navires)
	M. B. Orrell (Représentant des gens de mer)

## PARTICIPANTS DE L'OIT

## MEMBRES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

M. K. Akatsuka (Japon)  
 M. G. Koltsidopoulos (Grèce)  
 M. D. Lindemann (Allemagne)  
 M. J. Lusted (Royaume-Uni)

## ADRESSES ÉLECTRONIQUES

[office@jsaldn.org.uk](mailto:office@jsaldn.org.uk) (anglais)  
[senkyo@jsaldn.org.uk](mailto:senkyo@jsaldn.org.uk) (japonais)  
[Lindemann@Reederverband.de](mailto:Lindemann@Reederverband.de)  
[john.lusted@british-shipping.org](mailto:john.lusted@british-shipping.org)

## Conseillers

Mme E. Midelfart (Norvège)  
 M. D. Dearsley (Fédération internationale des armateurs) (point de contact pour les propriétaires de navires, avec copie à M. J. Lusted)

[edith.midelfart@rederi.no](mailto:edith.midelfart@rederi.no)

## MEMBRES GENS DE MER

M. S. Buckman (Ghana)  
 M. G. Oca (Philippines)  
 M. B. Orrell (Royaume-Uni)  
 M. A. Tselentis (Grèce)

[amosup@mnl.sequel.net](mailto:amosup@mnl.sequel.net)  
[borrel@numast.org](mailto:borrel@numast.org)

## Conseillers

Mme D. Fitzpatrick (Fédération internationale des ouvriers du transport)  
 M. J. Whitlow (Fédération internationale des ouvriers du transport) (point de contact pour les gens de mer, avec copie à M. B. Orrell)  
 M. P. Newdick

[mail@itf.org.uk](mailto:mail@itf.org.uk)

[whitlow\\_jon@itf.org.uk](mailto:whitlow_jon@itf.org.uk)

**PARTICIPANTS DE L'OMI**

**GOVERNEMENTS MEMBRES**

**ADRESSE ÉLECTRONIQUE**

**CHYPRE**

M. N. Charalambous  
M. A. Chrysostomou

[dmslo@ukgateway.net](mailto:dmslo@ukgateway.net)

**ÉTATS-UNIS**

M. W. Chaney  
M. D.B. Stevenson

[wchaney@comdt.uscg.mil](mailto:wchaney@comdt.uscg.mil)  
[csr@seamenschurch.org](mailto:csr@seamenschurch.org)

**FRANCE**

M. J.-M. Schindler  
M. G. Gasc  
M. F. Joret  
M. A. Moussat

[Jean-Marc.schindler@diplomatie.fr](mailto:Jean-Marc.schindler@diplomatie.fr)  
[Infofrance.maritime@mailambafrance.org.uk](mailto:Infofrance.maritime@mailambafrance.org.uk)  
[fabien.joret@equipement.gouv.fr](mailto:fabien.joret@equipement.gouv.fr)  
[alain.moussat@equipement.gouv.fr](mailto:alain.moussat@equipement.gouv.fr)

**GRÈCE**

M. A. Chondronasios  
M. G. Boumpopoulos

[ikar@yen.gr](mailto:ikar@yen.gr)

**PHILIPPINES**

M. G. Asuque  
M. V. Manzano  
Mme B. Pimentel

[gbad@philemb.demon.co.uk](mailto:gbad@philemb.demon.co.uk)

[bvp@marina.gov.ph](mailto:bvp@marina.gov.ph)

**RÉPUBLIQUE DE CORÉE**

M. Yeong-Woo Jeon

[ywjeon@post.webkimft.or.kr](mailto:ywjeon@post.webkimft.or.kr)

**ROYAUME-UNI**

M. B. West  
M. D. Cooke  
M. C. Ellis

[David\\_cooke@detr.gsi.gov.uk](mailto:David_cooke@detr.gsi.gov.uk)  
[Chris\\_ellis@detr.gsi.gov.uk](mailto:Chris_ellis@detr.gsi.gov.uk)

## OBSERVATEURS

### GOVERNEMENTS

### ADRESSE ÉLECTRONIQUE

#### BAHAMAS

Mme A. Colebrook

[acolebrook@bahamasmaritime.com](mailto:acolebrook@bahamasmaritime.com)

#### NORVÈGE

M. A. Østre

[anders.ostre@sjofartsdir.dep.no](mailto:anders.ostre@sjofartsdir.dep.no)

#### PANAMA

M. O. Allard  
M. A. Orlando

[oallard@panama.uk.org](mailto:oallard@panama.uk.org)

#### PAYS-BAS

M. Jan de Boer

[jan.dboer@dgg.minvenw.nl](mailto:jan.dboer@dgg.minvenw.nl)

### ORGANISATIONS NON GOUVERNEMENTALES

#### FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS (ISF)

M. D. Dearsley  
Mme L. Howlett  
M. R.E.C. Guy

[david.dearsley@marisec.org](mailto:david.dearsley@marisec.org)

[Richard.guy@marisec.org.uk](mailto:Richard.guy@marisec.org.uk)

#### CONFÉDÉRATION INTERNATIONALE DES SYNDICATS LIBRES (CISL)

M. J. Smith  
M. T. Holmer  
M. J. Lamug

[itf\\_france@club-internet.fr](mailto:itf_france@club-internet.fr)

[holmer\\_tom@itf.org.uk](mailto:holmer_tom@itf.org.uk)

[amosup@mnl.sequel.net](mailto:amosup@mnl.sequel.net)

#### INTERNATIONAL GROUP OF P & I ASSOCIATIONS

M. H. Hurst  
M. C. Hume  
P. Massey

[heh.hurst@btinternet.co.uk](mailto:heh.hurst@btinternet.co.uk)

[MASSEYPT@MUTUAL.CO.UK](mailto:MASSEYPT@MUTUAL.CO.UK)

#### ASSOCIATION MARITIME CHRÉTIENNE INTERNATIONALE (ICMA)

M. K. Peters

#### COMMISSION INTERNATIONALE SUR LE BIEN-ÊTRE DES GENS DE MER

M. A. Elliott

## SECRETARIAT CONJOINT

### OIT

Mme C. Doumbia-Henry, Directrice adjointe, Département des activités sectorielles

[doumbia@ilo.org](mailto:doumbia@ilo.org)

M. B. Wagner, Spécialiste maritime, Département des activités sectorielles

[wagner@ilo.org](mailto:wagner@ilo.org)

M. K. Schindler, Juriste, Département des normes internationales du travail

### OMI

Mme R.P. Balkin, Directrice, Division des affaires juridiques et des relations extérieures

M. A. Blanco-Bazán, Directeur adjoint principal/Chef, Bureau juridique, Division des affaires juridiques et des relations extérieures

M. G. Librando, Juriste principal, Bureau juridique, Division des affaires juridiques et des relations extérieures - [glibrando@imo.org](mailto:glibrando@imo.org)

M. C. Young, Juriste, Bureau juridique, Division des affaires juridiques et des relations extérieures [cyoung@imo.org](mailto:cyoung@imo.org)



COMITÉ JURIDIQUE  
83ème session  
Point 4 b) de l'ordre du jour

LEG 83/4/1  
11 juin 2001  
Original: ANGLAIS

## FOURNITURE D'UNE GARANTIE FINANCIÈRE

### Rapport sur les travaux de la troisième session 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

<b>Résumé analytique:</b>	Rapport sur les travaux de la troisième session du Groupe de travail <i>ad hoc</i> 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.
<b>Mesures à prendre:</b>	Paragrapes 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3 et 10.2.4
<b>Documents de référence:</b>	LEG 80/11, paragraphes 67 et 68, LEG 81/5, LEG 81/11, paragraphes 147 à 150 et LEG 83/3

1 On trouvera en annexe au présent document le rapport sur les travaux de la troisième session 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.

2 Le Groupe de travail s'est réuni du 30 avril au 4 mai 2001 au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI).

#### Mesures que le Comité juridique est invité à prendre

3 Le Comité juridique est invité à prendre note des renseignements donnés dans le présent document et à formuler les observations et les recommandations qu'il jugera appropriées.

4 Le Comité est également invité à prendre les mesures suivantes :

4.1 approuver les projets de résolution et de directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer (annexe 2), en vue de leur soumission à l'Assemblée de l'OMI pour adoption;

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.

- 4.2 approuver les projets de résolution et de directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer (annexe 3), en vue de leur soumission à l'Assemblée de l'OMI pour adoption; et
- 4.3 approuver la poursuite des travaux du Groupe de travail conformément au mandat proposé à l'annexe 4.

\*\*\*