



CINQUIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

Rapport de la deuxième 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 octobre – 3 novembre 2000)

1. A sa 277^e session (mars 2000), 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 mer¹. Il a:
 - a) pris note du rapport du Groupe de travail et en particulier des conclusions figurant aux paragraphes 11.1 à 11.5;
 - b) pris note de la déclaration du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts reproduite à l'annexe 5 du rapport;
 - c) approuvé la poursuite des travaux du Groupe de travail conformément au mandat proposé à l'annexe 7 du rapport et donné aux secrétariats les instructions correspondantes;
 - d) prié les Etats Membres et, par l'intermédiaire des secrétariats, les institutions compétentes de fournir en temps voulu les renseignements aux questions figurant au paragraphe 11.2;
 - e) chargé les secrétariats de l'OMI et de l'OIT de compiler les renseignements reçus et de les soumettre à la prochaine réunion du Groupe de travail.
2. Conformément à cette décision, le Groupe de travail a tenu sa deuxième session du 30 octobre au 3 novembre 2000 au siège de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres. Y ont participé huit représentants gouvernementaux désignés par l'OMI et huit participants de l'OIT (quatre représentants des armateurs et quatre représentants des gens de mer) sans frais pour le Bureau (c'est-à-dire que l'OIT n'a pas pris en charge les frais de voyage et indemnités de subsistance des participants).

¹ Documents GB.277/STM/4 et GB.277/14, paragr. 52-57.

3. A sa deuxième session, le Groupe de travail a envisagé l'approche en deux phases des questions examinées. La première phase, à court terme, consisterait à formuler une ou plusieurs résolutions OMI/OIT auxquelles seraient annexés des codes ou directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas de mort, de lésions corporelles ou d'abandon. La deuxième phase, à plus long terme, pourrait notamment consister à élaborer un ou plusieurs instruments obligatoires qui seraient adoptés par les deux organisations.
4. A ce propos, le Groupe de travail a préparé deux projets de résolutions qu'il se propose d'examiner plus en détail à sa troisième session, prévue du 30 avril au 4 mai 2001. Le premier projet de résolution porte sur les directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer; le deuxième contient des directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances pour lésions corporelles ou mort des gens de mer.
5. Le Groupe de travail a exhorté les secrétariats du BIT et de l'OMI à:
 - a) s'assurer que le libellé des projets de résolution est conforme à la pratique des deux organisations;
 - b) étudier la possibilité de fusionner ces deux projets en un seul, sous réserve qu'une décision à ce sujet soit prise à la prochaine session;
 - c) rassembler davantage d'informations auprès des Etats qui n'ont pas encore répondu au questionnaire sur la législation et la pratique et sur la sécurité financière des créances contractuelles pour mort ou lésions corporelles des travailleurs dans d'autres secteurs de l'économie.

Vues de la Commission paritaire maritime (résumé)

6. En outre, compte tenu de son ordre du jour, tel qu'établi par le Conseil d'administration à sa 274^e session (mars 1999), la Commission paritaire maritime a examiné, à sa 29^e session, les travaux du Groupe de travail exposés dans les rapports de ses première et deuxième sessions.
7. Comme il est indiqué dans le rapport de la Commission paritaire maritime², un représentant de l'Organisation maritime internationale a relevé les progrès réalisés au cours des deux réunions. Aucun des instruments internationaux existants ne traite de façon adéquate et complète les problèmes qui se posent en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. C'est à cette carence que les projets de résolutions et de directives visent à remédier pour le court terme. Ces textes doivent être mis au point définitivement avant d'être soumis pour approbation et adoption aux instances compétences de l'OMI et de l'OIT. Du côté de l'OMI, ils seront soumis au Comité juridique en octobre 2001 et, pour adoption, à l'Assemblée de l'OMI, à sa 22^e session, en novembre 2001.
8. Lors des débats qui ont eu lieu à la Commission paritaire maritime, les membres du groupe des gens de mer ont insisté sur l'importance de la question. Ils ont évoqué les conclusions du Groupe de travail et les grands progrès accomplis, ce qui montre ce qu'on peut attendre de la coopération entre l'OMI et l'OIT, deux institutions des Nations Unies.

² Document JMC/29/2001/14, paragr. 85-89.

9. Les membres du groupe des armateurs de la Commission paritaire maritime ont souscrit aux constatations du Groupe de travail. En l'absence de normes internationales traitant expressément des problèmes considérés, ils ont déclaré que l'OMI et l'OIT ont ouvert la voie et fait un bon travail. Beaucoup de ces problèmes n'avaient pas été traités jusqu'ici dans des conventions de l'OMI ou dans d'autres conventions des Nations Unies. Les membres du groupe des armateurs se réjouissent que le Groupe de travail puisse faire, à sa prochaine session, de nouvelles propositions.
10. *La Commission des réunions sectorielles et techniques et des questions connexes est invitée à prendre note du rapport de la deuxième session du Groupe de travail, ainsi que des vues de la Commission paritaire maritime à cet égard, et elle voudra sans doute recommander au Conseil d'administration d'approuver la convocation d'une troisième session du Groupe de travail, avec la participation de huit représentants de l'OIT (quatre représentants des gens de mer et quatre représentants des armateurs) sans frais pour le Bureau, au siège de l'OMI à Londres, du 30 avril au 4 mai 2001.*

Genève, le 13 février 2001.

Point appelant une décision: Paragraphe 10.

Annexe

F

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

OMI

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
Deuxième session
Point 11 de l'ordre du jour

IMO/ILO/WGLCCS 2/11
3 novembre 2000
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 a tenu sa deuxième session du 30 octobre au 3 novembre 2000, au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI). La liste des participants figure à l'annexe 6 du présent document.

1.2. Souhaitant la bienvenue aux participants, M^{me} Rosalie P. Balkin, Directrice de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures (OMI) a rappelé que le Groupe de travail mixte avait été établi, conformément aux dispositions de l'Accord de coopération entre les deux organisations, afin de garantir, par le biais de l'application des instruments internationaux pertinents, les droits des gens de mer et des personnes à leur charge à une indemnisation adéquate en cas de mort, de lésions corporelles et d'abandon. A sa première session, tenue en octobre 1999, le groupe avait examiné les questions relatives à une garantie financière pour les gens de mer et les personnes à leur charge eu égard au paiement des indemnités en cas de mort, de lésions corporelles et d'abandon. Il avait tenu compte pour ce faire des instruments pertinents de l'OMI, y compris ceux élaborés conjointement sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies et de l'OMI, et des instruments pertinents de l'OIT. A sa quatre-vingt-unième session, qui s'était tenue en mars 2000, le Comité juridique avait reconnu, lors de l'examen du rapport du groupe, l'excellence des travaux qui avaient été menés pour évaluer l'ampleur du problème et déterminer l'adéquation et l'efficacité des instruments internationaux existants. Le Comité avait noté que le problème avait une dimension humaine et sociale et était convenu qu'il fallait disposer de davantage de renseignements pour traiter d'un certain nombre de questions y compris les raisons du faible nombre de ratifications des instruments internationaux et des programmes nationaux portant sur les problèmes de l'abandon, de la mort et des lésions corporelles. Le groupe avait désormais la tâche importante d'examiner les renseignements recueillis par le Secrétariat et de définir les approches susceptibles de régler les questions en jeu. Le groupe devait également soumettre des recommandations pertinentes au Comité à sa quatre-vingt-troisième session (octobre 2001) et au Conseil d'administration du BIT à sa 279^e session (mars 2001).

1.3. M^{me} Dombia-Henry, Directrice adjointe du Département des activités sectorielles, a souhaité la bienvenue aux participants au nom de M. Juan Somavia, Directeur général du Bureau international du Travail. Elle a indiqué qu'à sa 277^e session (mars 2000) le Conseil d'administration du BIT avait examiné le rapport du Groupe de travail mixte. Tant le groupe des employeurs que celui des travailleurs avaient souligné l'importance des questions à l'examen et leur complexité. Le Conseil d'administration avait pris note du rapport et approuvé les recommandations du Groupe de

travail mixte. Le Conseil d'administration avait autorisé le Groupe de travail à poursuivre ses travaux avec les mêmes représentants des armateurs et des gens de mer. M^{me} Doumbia-Henry a rappelé que le Groupe de travail mixte avait demandé au Secrétariat conjoint de recueillir davantage de renseignements sur la législation et les pratiques nationales eu égard à l'abandon, aux lésions corporelles et à la mort et qu'il avait indiqué les éléments devant servir de base à la collecte de ces données. Pour donner effet à cette recommandation, le Secrétariat conjoint avait élaboré un questionnaire qui avait été envoyé à tous les Etats Membres de l'OMI et de l'OIT, en les priant de consulter les organisations d'employeurs et de travailleurs avant d'y répondre. A la date de finalisation du rapport – le 25 septembre 2000 – 49 Etats Membres sur 151 avaient envoyé leur réponse. Depuis, deux autres Etats avaient répondu, à savoir Chypre et le Togo. Le Secrétariat conjoint a remercié les Membres qui avaient rempli le questionnaire. Les réponses montraient que les problèmes étaient complexes et exigeaient dans la plupart des cas une concertation interministérielle. En outre, M^{me} Doumbia-Henry a souligné que la tâche du Groupe de travail était au centre du programme *Travail décent* qui avait été lancé l'an dernier par le Directeur général du BIT à l'occasion de la Conférence internationale du Travail de 1999 et bénéficiait du soutien des mandants de l'OIT (gouvernements, employeurs et travailleurs). Un travail décent était un travail dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité. Le problème n'était pas seulement de créer des emplois mais que chacun puisse travailler dans des conditions de dignité et de sécurité. L'abandon des gens de mer et le défaut de paiement des créances pour mort et lésions corporelles niaient les principes mêmes du travail décent. Les rapports des deux réunions du Groupe de travail seraient soumis à la Commission paritaire maritime, qui était un organe bipartite de l'OIT, à sa vingt-neuvième session (janvier 2001). Le rapport sur les travaux de la deuxième session serait également présenté au Conseil d'administration du BIT à sa 279^e session, en mars 2001.

2. Election du président et des deux vice-présidents

2.1. M. Jean-Marc Schindler (France, gouvernement Membre de l'OMI) a été réélu président et M. K. Akatsuka (représentant des armateurs) et M. B. Orrell (représentant des gens de mer) ont été réélus vice-présidents du Groupe de travail *ad hoc* mixte d'experts, ci-après dénommé le «Groupe de travail». Il a par ailleurs été décidé qu'ils continueraient d'assumer ces fonctions pendant toute l'existence du groupe.

2.2. Le Président a remercié le Secrétariat de l'OMI et le BIT d'avoir mis au point le questionnaire sur la législation et les pratiques, qui avait été envoyé aux Etats Membres de l'OMI et de l'OIT, et d'avoir analysé les réponses reçues. Il a remercié également les pays qui avaient répondu, fournissant ainsi des renseignements précieux, ainsi que la Fédération internationale des armateurs (ISF), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et l'International Group of P&I Clubs, qui s'étaient réunis pour débattre de la question du non-paiement des créances des gens de mer pour lésions corporelles et pour mort et avaient rendu compte de leurs délibérations dans un rapport.

3. Adoption de l'ordre du jour

3.1. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document IMO/ILO/WGLCCS 2/1. Il a été décidé que le point 10 de l'ordre du jour, intitulé «Divers», comprendrait également un examen des travaux futurs du Groupe de travail.

4. Vues liminaires des participants de l'OMI et de l'OIT

4.1. Les membres armateurs ont attiré l'attention sur le rapport de la dernière réunion. S'agissant de la question de l'abandon, leurs vues n'avaient pas changé par rapport à ce qu'ils avaient déclaré à la première session du Groupe de travail. Toutefois, pour ce qui était de la question du défaut de paiement des créances des gens de mer pour lésions corporelles et pour mort, ils mettaient désormais en doute la validité des cas portés à l'attention du Groupe de travail à sa première session, à la suite des recherches menées par les Clubs P&I concernant les défauts de paiement (et d'autres questions) signalés par l'ITF. Le problème n'était peut-être pas aussi grave qu'ils le pensaient à l'origine. S'agissant des renseignements fournis dans le rapport établi par les

Secrétariats, ils se demandaient s'ils étaient pleinement représentatifs du secteur et pourquoi certains grands Etats maritimes n'avaient pas répondu.

4.2. Les membres gens de mer ont noté les débats positifs tenus par le Groupe de travail à la première session, les conclusions adoptées et le consensus qui s'était dégagé quant à la nécessité d'examiner et d'évaluer de nouvelles approches pour traiter des questions d'abandon et de non-paiement des créances pour lésions corporelles et pour mort, sur la base des renseignements recueillis par les deux Secrétariats. S'agissant de l'abandon, le Groupe de travail avait décidé d'examiner les fonds nationaux, un fonds international, l'assurance obligatoire, les systèmes fondés sur les garanties bancaires et des mécanismes analogues, ainsi que d'autres propositions. S'agissant du non-paiement des créances pour lésions corporelles et pour mort, il avait décidé d'examiner l'assurance obligatoire, l'assurance accident individuelle, les fonds nationaux, un fonds international et d'autres propositions. Les membres gens de mer souhaitaient remercier les Secrétariats de l'excellence des travaux accomplis. À sa première session, le Groupe de travail s'était accordé à penser que le problème de l'abandon était un problème réel qui revêtait une dimension humaine et sociale lourde de conséquences. Récemment, la dislocation d'une ligne de croisière avait entraîné de nombreux cas d'abandon, qui venaient s'ajouter à la liste des cas d'abandon dans le monde. Les membres gens de mer gardaient espoir quant à l'évolution de la situation, mais ils déploraient que les consultations avec les Clubs P&I n'aient pas fait avancer la question, car les Clubs P&I n'avaient repris aucune des solutions pragmatiques proposées par les membres gens de mer et n'avaient rien suggéré eux-mêmes. Enfin, les membres gens de mer souhaitaient vivement que les gouvernements participent activement aux débats du Groupe de travail.

4.3. La délégation chypriote a estimé que les déclarations faites par les membres gens de mer et les membres armateurs étaient positives. Elle a déploré que les discussions avec les Clubs P&I n'aient pas été fructueuses. Elle a déclaré que les gouvernements Membres recherchaient des solutions pragmatiques à court et long terme.

4.4. La délégation grecque a déclaré que son gouvernement réviserait ses vues sur le cadre des travaux devant être entrepris par le Groupe de travail, en tenant compte de tous les renseignements disponibles. Tant le Conseil d'administration du BIT que le Comité juridique de l'OMI avaient réaffirmé l'importance de la tâche. Il s'agissait de graves problèmes à caractère humain et social, qui appelaient des mesures draconiennes. La volonté du Groupe de travail de résoudre les problèmes n'était pas en doute, et les organisations mères s'attendaient à ce qu'il formule des recommandations. Le représentant de la Grèce a souligné que les obligations incombaient au premier chef aux armateurs. La majorité des Etats ne seraient guère disposés à accepter que les obligations des armateurs en matière de responsabilité civile soient transférées aux Etats. Les Etats avaient le devoir de protéger leurs ressortissants et d'appliquer «un traitement tout aussi favorable» lorsqu'ils traitaient les mêmes problèmes à l'égard d'autres Etats.

4.5. La délégation des Etats-Unis était impatiente de travailler avec d'autres délégations pour identifier les problèmes liés à l'abandon des gens de mer et au non-paiement des créances en cas de lésions corporelles et de mort et y apporter des solutions efficaces. Les Etats-Unis reconnaissaient que chaque année, des gens de mer étaient abandonnés, blessés ou mouraient dans des ports éloignés de leur pays natal. Trop souvent, des gens de mer s'étaient trouvés dans des conditions précaires, sans salaire, sans nourriture, sans soins médicaux et sans la moindre subsistance, dépourvus de moyens de regagner leur pays. Cette situation avait aussi des répercussions négatives sur leurs familles. Les Etats-Unis avaient traité ces problèmes au cas par cas, faute d'un mécanisme adéquat pour traiter la question de l'abandon des gens de mer étrangers. Les Etats-Unis appuyaient fermement la décision de l'OIT et de l'OMI de maintenir le Groupe de travail. Ils avaient répondu longuement au questionnaire et avaient hâte d'examiner et d'analyser le rapport sur les renseignements recueillis par le BIT et le Secrétariat de l'OMI ainsi que le rapport des consultations entre l'ITF, l'ISF et les Clubs P&I. Le représentant des Etats-Unis a déclaré que le Groupe de travail devrait continuer de mettre au point et d'analyser des recommandations visant à améliorer la législation internationale pour protéger les gens de mer vulnérables sur le plan financier. Les travaux menés à ce jour offraient une base sur laquelle il fallait s'appuyer pour traiter les autres questions, mais beaucoup restait encore à faire. Le Groupe de travail devrait garder à l'esprit qu'il s'agissait là d'un problème essentiellement humain, qui pesait lourdement sur l'économie des Etats du port. Les Etats-Unis espéraient vivement que cette deuxième session serait tout aussi fructueuse, qu'elle permettrait de faire de nouveaux progrès et de parvenir à une solution juste et équitable.

4.6. La délégation française a noté que les renseignements recueillis par le BIT et le Secrétariat de l'OMI confirmaient que de nombreux Etats, armateurs et agences de recrutement des équipages possédaient une garantie financière suffisante pour couvrir les créances en cas de mort, de lésions corporelles ou d'abandon; certains Etats, armateurs et agences de recrutement des équipages n'avaient toutefois pas pris de dispositions en ce sens. Souvent, seuls les ressortissants de l'Etat du pavillon étaient couverts. Le Groupe de travail devrait en tenir compte pour parvenir à une solution à long terme qui ne ferait pas double emploi avec la couverture existante et n'entraînerait pas des dépenses inutiles pour ceux qui étaient déjà couverts, mais qui serait cependant suffisamment complète et facilement applicable pour assurer une couverture à ceux qui n'en avaient pas et n'en auraient probablement jamais si rien n'était fait.

4.7. Résumant les interventions, le Président a noté que tous ceux qui avaient pris la parole avaient reconnu l'importance des travaux accomplis à la première session ainsi que des travaux intersessions menés par les partenaires sociaux. Il a fait observer que la volonté de poursuivre les travaux et d'examiner à fond les solutions possibles était très forte. On pouvait conclure en indiquant qu'il fallait faire preuve de souplesse. La communauté maritime internationale suivait ces travaux avec attention.

5. Rapport sur les renseignements recueillis par le Secrétariat de l'OMI et le BIT sur les questions de l'abandon et de la garantie financière en cas de lésions corporelles et de mort des membres d'équipage

5.1. Le Président a invité un représentant du BIT (M. K. Schindler) à présenter le document IMO/ILO/WGLCCS 2/5 dans lequel figuraient les renseignements recueillis par le Secrétariat de l'OMI et le BIT sur les questions de l'abandon et de la garantie financière en cas de lésions corporelles et de mort des membres d'équipage. Les problèmes concernant les créances de l'équipage, qu'il s'agisse d'abandon ou de lésions corporelles et de mort, avaient pour origine le droit des obligations et posaient souvent des questions juridiques très complexes lorsque des poursuites étaient engagées devant une juridiction étrangère. Ces deux problèmes avaient des origines communes en droit, mais les conséquences de l'abandon sur le plan social et humain étaient dans une large mesure réparables, lorsque les salaires étaient versés et le rapatriement effectué. Les conséquences en cas de lésions corporelles ou de mort des gens de mer étaient toutefois beaucoup plus lourdes et irréversibles, et affectaient des familles entières pour le restant de leurs jours. Les conditions particulières à l'emploi dans le secteur maritime – les marins travaillant généralement à l'étranger et dépendant totalement de leur employeur pour leurs besoins fondamentaux – faisaient qu'il était difficile pour l'employé de réagir si son employeur ne remplissait pas ses obligations. Il était souvent difficile de déterminer exactement à quel moment il y avait rupture de contrat et donc quand il était possible d'exercer un recours.

Abandon

Il n'existait pas de définition juridique bien établie des éléments constitutifs de l'abandon. Dans certaines réponses, on a fait Etat de la rupture d'un lien entre le travailleur et l'employeur, dans d'autres, on a évoqué les *gens de mer en détresse* et les *gens de mer abandonnés*, ce qui démontre que la notion collective de l'abandon de l'équipage *et* du navire, par opposition à la poursuite du voyage en laissant une personne à terre, était assez confuse. La rupture du contrat de travail entraînait l'abandon et la détresse. Les réponses au questionnaire ont montré qu'il n'était généralement pas viable d'engager des poursuites devant une instance étrangère pour recouvrer les salaires. Les frais de justice étaient souvent exorbitants. Aucun Etat n'a indiqué que son système juridique empêchait catégoriquement des étrangers d'engager une action, mais en pratique les obstacles étaient nombreux: dépôt d'une caution ou d'une garantie pour intenter une action, tribunaux se déclarant non compétents, coût des avocats et absence d'aide juridique, pour ne citer que quelques-uns des problèmes pratiques s'opposant à la saisie d'un tribunal étranger. Dans certains Etats où les avocats pouvaient accepter une affaire en échange d'un pacte d'honoraires (les honoraires de l'avocat représentant un pourcentage des montants éventuellement recouverts), il a été signalé que les demandeurs avaient ainsi la possibilité d'accéder à l'appareil judiciaire. En outre, aucun Etat n'a indiqué que l'existence d'une action au civil en cours modifiait la situation du marin

abandonné relative à l'immigration (qui ne l'autorisait pas à demeurer dans le pays), mais on a fait remarquer que sa présence physique n'était pas indispensable pour la poursuite de l'action. En pratique, les syndicats de gens de mer et les organismes caritatifs étaient les seuls recours des gens de mer: les Etats du port ne voyaient pas l'intérêt d'intervenir dans ce qui leur semblait essentiellement un conflit du travail à bord de navires étrangers. De ce fait, le marin abandonné devenait effectivement «un étranger en terre étrangère». Il n'était donc pas surprenant que le meilleur moyen de préserver les intérêts des gens de mer était d'ordre législatif ou réglementaire. S'agissant du paiement des salaires et de la subsistance immédiate, des arrangements de subrogation, au titre desquels l'Etat ou une personne morale désignée indemnisait le marin en échange de la cession de la créance, semblaient efficaces. De cette façon, le marin était indemnisé rapidement, et il appartenait ensuite à l'Etat ou à un organisme doté des ressources nécessaires de poursuivre l'action. De même, soumettre l'immatriculation du navire à la présentation d'une garantie bancaire permettait d'assurer le paiement des salaires; toutefois, il a été noté dans un cas que les fonds de la garantie bancaire n'avaient pas été dégagés tant que l'employeur ne s'était pas déclaré en faillite, ce qui n'avait guère permis de subvenir aux besoins immédiats du marin. Certains Etats ont indiqué que dans le cadre de leur législation, les contrats de travail avec des étrangers devaient obligatoirement être approuvés par le ministère du Travail, un dépôt de garantie étant versé sur un compte bloqué. En pratique, toutefois, à moins d'une réglementation en matière de recrutement et de placement, le marin avait souvent pour ordre de se rendre dans un pays tiers pour signer le contrat, ce qui permettait de contourner de fait les lois dont l'application offrait une protection.

Immigration et rapatriement

Les renseignements concernant la législation et les pratiques concernant la situation relative à l'immigration et le rapatriement des gens de mer abandonnés étaient étroitement liés et devaient être examinés comme un tout. Les réponses au questionnaire montraient que les pièces d'identité délivrées par les Etats ayant ratifié la convention n° 108 de l'OIT intitulée «Pièces d'identité des gens de mer» étaient reconnues et largement acceptées, même par les Etats qui n'avaient pas ratifié la convention. Le statut juridique international des gens de mer était une question importante qui revenait souvent au premier plan, en particulier mais pas seulement en cas d'abandon. Dans certains Etats, une fois que le marin abandonné quittait le navire, il était considéré comme un étranger en situation irrégulière et pouvait être mis en détention et expulsé. L'expulsion, souvent accompagnée d'une interdiction d'entrer dans le pays à l'avenir, était indiquée sur les pièces d'identité du marin, ce qui avait des répercussions sur ses perspectives futures d'emploi.

La *Convention de Vienne de 1963 sur les relations consulaires* portait sur la protection et l'assistance consulaires à la disposition des équipages de navires, à savoir tant l'assistance pour les démarches juridiques et administratives auprès des autorités de l'Etat du port que le rapatriement. Il était clair qu'aucun Etat ne voulait s'engager à organiser et à verser (ou à avancer) les fonds nécessaires au rapatriement de ses ressortissants, alors que la responsabilité en incombait à l'employeur ou à l'Etat du pavillon. Toutefois, la convention n° 166 de l'OIT prévoyait des mécanismes permettant de recouvrer ces coûts. La *Convention de Vienne* avait été acceptée universellement (163 ratifications) et le Groupe de travail pourrait juger utile d'examiner les obligations énoncées dans cet instrument et la protection accordée aux gens de mer à titre personnel et professionnel. Les possibilités de rapatriement dans le cadre de la *Convention de Vienne* se fondaient sur la pratique consulaire et non sur les droits contractuels. Par conséquent, en cas de rapatriement par le consulat, le marin ne pouvait pas choisir le pays où il souhaitait être renvoyé (pays de résidence, Etat dans lequel il avait été engagé), comme cela était le cas avec la convention n° 166 de l'OIT, mais était rapatrié par le consul vers le pays dont il était ressortissant. Il a été mentionné dans une réponse que le rapatriement des gens de mer abandonnés dépendait parfois de l'octroi par les autorités de l'Etat du port de l'*autorisation* de rapatrier tous ou une partie des membres de l'équipage pour des raisons de sécurité du navire au port. Lorsque l'équipage avait été abandonné, c'est-à-dire qu'il y avait eu rupture du contrat de travail, les dispositions applicables aux gens de mer n'étaient pas claires, pas plus que les conditions dans lesquelles ils étaient obligés de rester.

Lésions corporelles et mort

Les renseignements concernant les lésions corporelles et la mort relevaient aussi largement du droit des obligations et de la pratique, car il s'agissait de déposer une réclamation et de fixer les droits à indemnités. La manière dont le demandeur ou bénéficiaire, ignorant de ses droits, comprenait la loi était au moins aussi importante que la législation même. En réponse à la question concernant la renégociation *a posteriori* des dommages contractuels, tant un Etat de common law qu'un Etat de droit romain ont indiqué que cette pratique serait probablement contraire aux principes généraux du droit des obligations et de droit public. Il convenait ici d'établir une distinction entre ce qui était *illégal* et ce qui *était inopérant en justice*. Les mêmes principes qui s'appliquaient à la renégociation étaient valables pour la pratique consistant à lier le paiement d'indemnités contractuelles à la renonciation aux recours supplémentaires disponibles au civil. Dans de nombreuses juridictions, cette renonciation, si elle était présentée devant les tribunaux, serait déclarée nulle et non avenue: le tribunal refuserait d'en tenir compte. Les renseignements recueillis ont toutefois confirmé la *perception* des demandeurs selon laquelle une fois qu'ils avaient reçu un paiement sous une forme ou une autre et signé une décharge libellée dans des termes apparemment juridiques, ils pensaient qu'ils ne pouvaient pas poursuivre l'action. La couverture d'assurance fournie par les **régimes nationaux de sécurité sociale**, qu'ils s'appliquent à tous y compris aux gens de mer ou qu'ils visent spécifiquement les gens de mer, était résumée dans le tableau à la page 17 du rapport, ainsi que certains aspects propres aux différents systèmes.

Obstacles à la ratification

S'agissant des obstacles à la ratification des instruments OIT/OMI/ONU, de nombreux Etats n'ont pas répondu à cette partie du questionnaire; pour ceux qui l'ont fait, les raisons exposées dans le rapport se suffisaient à elles-mêmes. Pour ce qui était des instruments de l'OIT, les pays tant en développement que développés ont cité le coût de l'application des normes comme étant un obstacle à la ratification. Il a également été signalé que dans certains cas, le droit interne prévoyait des dispositions plus rigoureuses que les normes de l'OIT dans les instruments en question, ce qui expliquait pourquoi l'instrument de l'OIT n'était pas ratifié. À cet égard, il conviendrait de rappeler que les normes de l'OIT sont des normes *minima* pouvant être acceptées universellement. Il est indiqué au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'OIT qu'«en aucun cas, l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence, ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation». Ainsi, l'existence dans la législation nationale de normes *supérieures* à celles énoncées dans les instruments de l'OIT devrait faciliter leur ratification au lieu d'y faire obstacle.

5.2. Les membres armateurs ont félicité les Secrétariats d'avoir analysé aussi utilement et complètement les réponses au questionnaire. Ils appréciaient les travaux qui avaient été accomplis à Genève et étaient conscients des vastes compétences et de la ferme volonté qui avaient présidé. Les membres armateurs avaient noté combien il importait de placer ces travaux dans le contexte du programme *Travail décent* de l'OIT, et les activités futures en la matière seraient jugées à l'aune du concept de *travail décent*.

5.3. Les membres gens de mer se sont associés aux observations des membres armateurs et ont noté l'excellence des travaux accomplis. Les deux Secrétariats devaient être félicités de la tâche qu'ils avaient menée. Les membres gens de mer avaient étudié les réponses envoyées par les Etats Membres et constaté que 49 Etats avaient répondu avant la date limite fixée aux fins d'inclusion dans le rapport, et que le Togo et Chypre avaient également répondu, mais plus tard. Bien que les réponses ne fournissent pas une base statistique, elles donnaient une idée générale du problème. Les membres gens de mer ont noté en particulier l'absence d'une définition de l'abandon, mais ils ont fait remarquer que l'abandon n'était pas causé par le marin mais par l'employeur qui rompait unilatéralement le contrat de travail. Les réponses des Etats Membres avaient été groupées, afin d'obtenir des renseignements précieux sur la législation nationale des différents pays. S'agissant des salaires non versés, les membres gens de mer ont noté que sur les 49 gouvernements qui avaient répondu, seuls 13 avaient donné des renseignements sur les dispositions au niveau national. Ces 13 pays s'étaient occupés de leurs ressortissants, mais pas de tous les gens de mer, et il fallait en tenir compte. Cela montrait que la question de l'abandon devait être résolue au niveau international,

comme le proposaient les membres gens de mer depuis des années et comme ils l'avaient indiqué à la première session du Groupe de travail. Les réponses qui avaient été reçues indiquaient que la plupart des mécanismes nationaux comprenaient des procédures de saisie et la protection offerte par les privilèges maritimes, ce que les membres gens de mer jugeaient peu satisfaisant. Le représentant des membres gens de mer a noté que le programme *Travail décent* visait à offrir à tous les travailleurs une protection sociale minimale et à rendre la société plus juste à l'échelle planétaire. En bref, si certaines dispositions nationales permettaient de traiter ces questions, elles ne suffisaient pas et il fallait trouver une solution sur le plan international.

5.4. La délégation chypriote a appuyé les remarques faites par les membres gens de mer et les membres armateurs concernant les travaux accomplis et le résumé qui avait été présenté. Ce résumé montrait la grande diversité des mesures prises au niveau national et la nécessité d'agir au niveau international. De nombreux gouvernements auraient du mal à modifier les pratiques nationales. Il fallait identifier clairement les aspects du problème qui devaient être résolus.

5.5. Le Président a pris note des remerciements adressés au Secrétariat pour son rapport et sa présentation verbale. Il a remarqué que plusieurs délégations avaient attiré l'attention sur l'absence de définition de l'abandon.

5.6. En réponse à une question des membres armateurs, à savoir si les Secrétariats demanderaient aux pays qui n'avaient pas répondu au questionnaire de le faire, M^{me} Dombia-Henry a noté que de nombreux pays n'avaient pas pu respecter les délais fixés par le Secrétariat faute de temps suffisant pour consulter d'autres ministères. C'était également pour cette raison que le rapport avait été finalisé et distribué si tardivement. Elle a reconnu qu'il serait très utile de recevoir des renseignements supplémentaires de la part des grands Etats maritimes.

5.7. La délégation chypriote a déclaré que les réponses émanant d'Etats fournissant de la main-d'œuvre et d'Etats du pavillon étaient les plus importantes. Une couverture plus large rendrait le document plus utile, car on pourrait s'en servir pour démontrer la nécessité d'un nouvel instrument. Les Secrétariats devraient être priés de recueillir d'autres renseignements à l'appui de la «nécessité absolue» de toute solution, ce qui pourrait comprendre une proposition d'instrument présentée au Comité juridique à sa prochaine réunion en octobre 2001.

5.8. Les membres gens de mer ont exprimé leur assentiment; ils souhaitaient qu'un échantillon aussi large que possible soit recueilli, mais ils n'appuieraient la collecte de renseignements supplémentaires que s'il était entendu que cela ne retarderait pas les travaux du Groupe de travail.

5.9. M^{me} Balkin a reconnu que des renseignements supplémentaires permettraient de mieux comprendre les données déjà recueillies et amélioreraient la valeur statistique des réponses reçues à ce jour. Ils aideraient aussi à répondre à la question de la nécessité absolue, ce qui était une condition préalable à l'élaboration d'un nouvel instrument dans le cadre de l'OMI. S'agissant de savoir si le Secrétariat demanderait aux Etats qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire de le faire, et si cela pouvait être fait en l'absence d'un mandat du Comité juridique de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT, il a été noté que cette approche était tout à fait possible et qu'il n'était pas nécessaire de demander la permission des organes directeurs respectifs, car cela faisait déjà partie du mandat actuel.

5.10. Par conséquent, le Groupe de travail a prié les Secrétariats de recueillir des renseignements auprès des Etats qui n'avaient pas répondu au questionnaire sur la législation et les pratiques dans les domaines à l'étude. Ces renseignements devraient être soumis au Groupe de travail à sa prochaine session.

6. Rapport de l'ISF et de l'ITF sur les consultations informelles tenues avec les Clubs P&I

6.1. Après des consultations informelles avec les groupes, le Président a proposé que les points 6 et 8 de l'ordre du jour soient examinés avant le point 7 et les autres points de l'ordre du jour.

6.2. A l'invitation du Président, le représentant des membres armateurs a présenté, au nom de l'ISF et de l'ITF, le document IMO/ILO/WGLCCS 2/6, qui contenait le rapport de l'ISF et de l'ITF sur les consultations informelles tenues avec les Clubs P&I.

6.3. Les membres armateurs ont noté que l'ISF et l'ITF s'étaient réunis à deux reprises avec les Clubs P&I. Lors de la première réunion, l'ITF avait exposé des cas dans lesquels le paiement de créances non contestées concernant l'indemnisation contractuelle avait été repoussé au-delà du raisonnable ou n'avait pas été traité équitablement. Les Clubs P&I avaient ensuite enquêté longuement sur ces cas et avaient rendu compte du résultat de leurs recherches à la deuxième réunion (annexe 2 du rapport de l'ISF et de l'ITF). Bien que, dans plusieurs cas, il n'ait pas été possible de parvenir à une conclusion du fait que les Clubs en question n'appartenaient pas à l'International Group of P&I Clubs, dans les cas qui avaient fait l'objet d'une enquête, il ne semblait pas que le traitement des créances ait posé des problèmes significatifs. Néanmoins, l'ISF avait suggéré que les plaintes pour mauvaise administration pourraient être signalées par l'ITF à l'ISF. L'ISF transmettrait ces plaintes à l'International Group, qui avait offert de les soumettre aux Clubs P&I afin de veiller à ce que de bonnes pratiques soient observées par les correspondants et les agents. Les réclamations qui mettaient en cause des assureurs n'appartenant pas aux Clubs P&I seraient transmises à ces assureurs directement par l'ITF. Toutefois, on n'était pas parvenu à s'entendre avec l'ITF sur la manière de procéder, au grand regret de l'ISF. Le représentant de l'ISF a loué le rapport des Clubs P&I sur les cas mentionnés par l'ITF au Groupe de travail et a noté qu'il s'agissait d'un document bien informé.

6.4. Les membres gens de mer ont attiré l'attention sur les conclusions du Groupe de travail à sa première session, à savoir que «les problèmes liés à l'abandon et aux créances pour mort et lésions corporelles étaient réels et graves, ils revêtaient une dimension humaine et sociale et exigeaient que l'on s'y attache d'urgence» (paragraphe 11.5.1). Malheureusement, comme les Clubs P&I estimaient que ce problème n'était pas fondé, les deux réunions ISF/ITF/Clubs P&I n'avaient pas été productives, si ce n'est qu'elles avaient montré que la solution était uniquement du ressort du Groupe de travail et non du secteur. L'ITF avait avancé des propositions lors des deux réunions, mais elles avaient été rejetées sur le fond. Les membres gens de mer n'insisteraient pas sur cette question si elle n'était pas importante. Il était vrai que de nombreux Clubs P&I traitaient les problèmes avec efficacité, mais d'autres non, et c'était à cela qu'il fallait remédier. Le document des Secrétariats avait montré combien le problème était complexe. Il appartenait aux gouvernements membres de faire la part de vérité et de déterminer la conduite à adopter.

6.5. L'observateur de l'International Group of P&I Clubs avait pris acte des propositions formulées par l'ITF, mais comme il était expliqué en détail à l'annexe 3 du document IMO/ILO/WGLCCS 2/6, elles n'étaient pas pratiques. L'International Group avait donc proposé la mise en oeuvre d'une procédure informelle permettant de s'attaquer aux problèmes. Cette solution était rapide et pratique et permettrait de s'assurer que des mesures étaient prises en vue du prompt règlement des affaires.

6.6. La délégation chypriote a noté qu'à sa première session, le Groupe de travail avait espéré que la réunion ISF/ITF/Clubs P&I serait fructueuse, mais cela n'avait pas été le cas. Elle n'était pas optimiste quant à une nouvelle initiative de ce genre pour résoudre les problèmes. Le secteur avait demandé aux gouvernements d'éviter une réglementation excessive, mais les efforts en ce sens avaient échoué. Il était peut-être possible de résoudre ces questions, mais les obstacles étaient manifestement nombreux, et il existait notamment une apparente mauvaise volonté de les traiter.

6.7. Les membres gens de mer étaient de l'avis de la délégation chypriote. C'est pourquoi ils avaient décidé d'amener à la réunion deux veuves de gens de mer polonais qui avaient été perdus en mer; plus de trois ans après, elles n'avaient pas reçu les sommes contractuelles dues pour la perte de leurs êtres chers. Ce cas particulier montrait comment certains correspondants des Clubs P&I avaient cherché à utiliser des «quitus» pour nier aux demandeurs le droit d'intenter une action. Il s'agissait d'une violation manifeste des droits de ces familles. L'avocat qui représentait les familles serait également invité à exprimer son point de vue.

6.8. La déclaration des deux veuves, qui s'exprimaient non seulement en leur nom propre mais aussi en celui de dix autres veuves et de dix-huit enfants, figure dans son intégralité à l'annexe 1. En bref, les veuves ont fait état du manque d'information à la suite de la perte du navire,

des efforts de l'armateur et du Club P&I concernés pour leur faire accepter un montant de US\$ 30 000 à titre d'indemnisation pour la mort de chaque marin et pour les obliger à renoncer à toutes créances; elles ont expliqué comment l'ITF les avait aidées non seulement à engager des poursuites à l'encontre des propriétaires pour négligence, mais aussi à déterminer la cause de la perte du navire et de l'équipage. Elles ont aussi demandé comment les sociétés de classification concernées, qui avaient apparemment mal supervisé les réparations qui auraient dû être apportées au navire avant sa perte, avaient pu se soustraire à leurs responsabilités.

6.9. Le conseiller de la délégation des gens de mer, qui était également l'avocat représentant les veuves, a ajouté qu'à son avis, les Clubs P&I traitaient les cas de mort et de lésions corporelles de la même manière qu'ils traitaient les réclamations relatives à la cargaison, sans tenir compte des graves questions de droits de l'homme en jeu. La pratique consistant à utiliser des «quitus» exploitait la vulnérabilité des gens de mer et de leur famille, pour faire en sorte que des poursuites ne soient pas engagées. Cela revenait tout bonnement à un déni des droits de l'homme fondamentaux, un déni des droits contractuels et constituait une contrainte économique. Le texte intégral de l'intervention de l'avocat figure à l'annexe 2.

6.10. Le Président a exprimé ses sincères condoléances aux veuves au nom du Groupe de travail, et a indiqué que le mandat du Groupe de travail était de trouver une solution appropriée au niveau international. Il a rappelé que l'OMI avait toujours accordé la plus haute priorité à la sauvegarde de la vie humaine en mer, comme le montraient les plans visant à ériger à l'entrée du Siège de l'OMI un mémorial en hommage aux gens de mer et à leur famille.

6.11. La délégation philippine a indiqué que deux professions étaient réglementées par des normes internationales: les pilotes de ligne et les gens de mer. Elle a noté les normes rigoureuses établies par la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée en 1995 (Convention STCW 95), et a déclaré que la situation concernant l'abandon et le non-paiement des créances pour lésions corporelles et mort ne faisait pas justice à ce Groupe de travailleurs hautement professionnels. Les Philippines souhaitaient trouver un équilibre entre les intérêts des armateurs, et ceux des gens de mer et de leur famille. Comme il était bien connu, la Cour suprême des Philippines s'était prononcée récemment en faveur des gens de mer, en autorisant le demandeur à réclamer l'indemnisation maximale possible. Les consuls des Philippines accomplissaient une tâche immense, ainsi que l'ITF et d'autres organismes caritatifs, tels que «Apostleship of the Sea», mais un grave problème subsistait. La mise au point d'une solution internationale semblait une «nécessité absolue», et la délégation philippine espérait que cette réunion permettrait de la trouver.

6.12. Les membres armateurs ont exprimé leurs sincères condoléances aux veuves des marins, mais ont déclaré qu'il était très difficile de faire des observations à partir de cas personnels. Il fallait que l'armateur en cause agisse avec égard et respect pour les familles. Ils ont réaffirmé le point de vue exprimé à la première session du Groupe de travail, à savoir que les sommes contractuelles devraient être versées rapidement, mais que ces paiements devraient être déduits des montants éventuellement obtenus à la suite d'une action pour négligence ou faute. Ils ont noté que dans certains cas, il était prévu une indemnisation contractuelle qui permettait d'assurer un paiement rapide et d'éviter une longue procédure devant les tribunaux. Cette formule était attrayante car elle évitait les retards, et elle pourrait être considérée comme une solution acceptable. Il ne s'agissait nullement d'un déni des droits de l'homme, mais simplement de l'application d'une clause contractuelle.

6.13. L'observateur de l'International Group of P&I Clubs a également présenté ses condoléances aux veuves. Il s'est fait l'écho des déclarations des membres armateurs concernant le caractère attrayant des procédures de règlement des créances par quitus. À la connaissance de l'International Group, dans aucun cas le principe «payer pour être payé» n'avait été appliqué aux créances pour lésions corporelles ou mort, pas plus que l'annulation rétroactive de la couverture d'assurance. Il a également réfuté les propos de l'avocat agissant au nom de l'ITF au sujet de tactiques visant à intimider les demandeurs lors du règlement des créances pour lésions corporelles ou mort. Il n'était pas en mesure de formuler des observations concernant le cas particulier exposé par les veuves des marins polonais.

6.14. Les membres gens de mer ont déclaré que la décision d'amener les veuves polonaises n'avait pas été prise d'un cœur léger. On leur avait demandé de venir pour montrer, entre autres, la

manière dont on faisait pression sur les gens de mer et leur famille pour régler les créances. Ils ont cité une autre affaire dans laquelle un marin avait perdu une jambe lors d'un accident à l'amarrage – on ne trouvait pas l'armateur responsable. La question de savoir si les paiements contractuels pouvaient être déduits ou non d'autres créances variait selon la juridiction. Ils ont cité l'accord TCC type ITF/IMEC récemment négocié, qui comprenait une clause indiquant que tout paiement effectué en vertu de cette clause ne portait pas atteinte à une demande d'indemnisation présentée en justice mais pouvait être déduit des montants obtenus. La question de la déduction pourrait être traitée après le paiement des sommes contractuelles.

6.15. Les membres gens de mer ont ajouté qu'il était également nécessaire de tenir compte des responsabilités de l'armateur eu égard aux créances maritimes. La question des créances de l'équipage soulevait aussi des interrogations, telles que la notification des gens de mer en cas d'annulation de la couverture d'assurance. Il s'agissait de questions touchant aux droits inaliénables de l'homme, qui étaient couverts par de nombreux textes de droit international. Il était temps d'aller de l'avant par principe et d'abandonner la vision passéiste de l'inviolabilité des contrats de travail. Il n'était plus possible de bafouer les droits de l'homme fondamentaux par le biais de clauses contractuelles.

6.16. Le Président a attiré l'attention sur les dangers présentés par le métier de marin. Seuls deux secteurs d'activités professionnelles bénéficiaient de tout un arsenal réglementaire au niveau international: l'aviation civile internationale et la navigation. Il a reconnu que la situation actuelle n'était pas adéquate et qu'il fallait trouver une solution tenant compte des intérêts des armateurs et des gens de mer. Il était possible de trouver des solutions, mais elles ne conviendraient peut-être pas à toutes les parties. Le Président était convaincu que tous au sein du Groupe de travail mixte partageaient les mêmes préoccupations et que les points de vue n'étaient pas si divergents.

7. Examen et évaluation des approches possibles pour traiter des questions liées à l'abandon de membres d'équipage

7.1. Les membres armateurs ont estimé que la question de l'abandon était insoluble. Il était difficile de formuler des propositions claires permettant d'améliorer la situation et il était essentiel de ne pas imposer de mesures à tous les propriétaires de navires, ce qui ne résoudrait pas les problèmes posés par une petite minorité. Il était regrettable que les gouvernements n'aient pas été plus nombreux à indiquer les raisons pour lesquelles ils n'avaient pas ratifié les conventions pertinentes de l'OIT. Les membres gens de mer admettaient qu'ils étaient responsables du rapatriement et du paiement des salaires des gens de mer. Des difficultés surgissaient essentiellement dans les cas où l'armateur devenait insolvable et où l'équipage n'était pas rapatrié. Le défaut de paiement des salaires, qui n'était pas couvert par les conventions de l'OIT, était manifestement un problème important qui empêchait le prompt rapatriement des équipages. Les membres armateurs n'avaient pas de solution toute faite, mais ils pensaient que diverses mesures pourraient être prises par les Etats du pavillon. On pourrait peut-être trouver une solution au niveau international lors de l'examen par l'OIT, prévu prochainement, de ses normes de travail dans le secteur maritime; toutefois, à ce jour, les gouvernements n'avaient pas ratifié la convention n° 166 qui leur imposait des obligations importantes.

7.2. Les membres gens de mer ont rappelé qu'à sa première session, le Groupe de travail était convenu que les questions découlant de l'abandon comprenaient le rapatriement, l'aide aux membres d'équipage pendant qu'ils étaient immobilisés, leur situation relative à l'immigration et le paiement de la rémunération due. Il était convenu que les Etats du pavillon devraient établir des mécanismes leur permettant d'assumer leurs obligations et de veiller à ce que les armateurs rapatrient les membres d'équipage, et que l'OIT devrait encourager la ratification de la convention n° 166. Le Groupe de travail avait également décidé de se réunir à nouveau pour évaluer les renseignements communiqués à l'OIT et à l'OMI par les Etats Membres. Les membres gens de mer partageaient la déception des membres armateurs quant au peu de réponses reçues, de nombreux Etats importants s'étant abstenus. Le Groupe de travail était convenu à sa première session qu'une volonté politique était nécessaire pour résoudre le problème de l'abandon. Il fallait adopter une démarche qui n'exigeait pas la ratification des Etats, par exemple, créer un fonds international lié à des fonds nationaux.

7.3. La délégation chypriote appuyait l'assurance obligatoire ou une autre forme de garantie financière liée à l'immatriculation du navire là où aucun régime national n'était en place pour traiter la question de l'abandon. S'agissant de la création d'un fonds international, elle a mentionné les difficultés opérationnelles et administratives posées par l'établissement d'un fonds de ce type. La Convention de Vienne de 1963 sur les relations consulaires pourrait servir de tremplin à des mesures en ce sens. Les questions relatives à l'immigration, toutefois, étaient assez complexes et pourraient demander la participation d'autres institutions des Nations Unies. Comme pour la question du non-paiement des créances pour lésions corporelles et mort, il fallait adopter des approches aussi bien à court qu'à long terme. Une solution à court terme, qui avait été approuvée par le Groupe de travail à sa première session, était d'adopter une résolution de l'Assemblée de l'OMI appelant tous les Etats à mettre en place des coordonnateurs chargés de traiter la question de l'abandon des gens de mer. Cette mesure était particulièrement importante étant donné la prolifération de nouveaux Etats du pavillon, dont certains semblaient ne pas avoir la capacité de traiter la question de l'abandon. Une solution à long terme était d'élaborer un instrument international en vertu duquel les navires seraient tenus d'avoir à bord un certificat attestant de leur capacité à rapatrier l'équipage.

7.4. La délégation philippine a attiré l'attention sur les responsabilités des Etats du pavillon, telles que prévues à l'article 6 de la convention n° 23 de l'OIT. Malgré ces dispositions, et malgré une large ratification de la convention, la charge du rapatriement continuait de peser sur l'Etat dont les gens de mer étaient ressortissants. La délégation philippine souhaitait que l'OIT fasse davantage pression sur les Etats du pavillon qui ne respectaient pas leurs obligations en ce qui concernait le rapatriement des gens de mer abandonnés ou immobilisés.

7.5. En réponse à la délégation chypriote, les membres gens de mer sont convenus qu'un fonds international posait des problèmes d'ordre administratif et autres. Il était nécessaire en premier lieu d'examiner les diverses prescriptions nationales pour déterminer les éléments fondamentaux d'un système satisfaisant. Lorsqu'un système national ne répondait pas à certains critères, il faudrait mettre en place une assurance obligatoire couvrant l'abandon. Une protection de ce type existait pour les travailleurs dans d'autres secteurs et pour d'autres aspects du secteur maritime.

7.6. L'observateur de l'International Group of P&I Clubs a noté que les coûts associés à l'abandon n'étaient pas couverts par les Clubs P&I. Ce genre d'assurance ne serait pas compatible avec la notion de mutualité, car les bons propriétaires de navire subventionneraient les mauvais.

7.7. En réponse aux observations formulées par l'observateur des Clubs P&I, la délégation chypriote, appuyée par les membres gens de mer, a déclaré que si suffisamment de bénéficiaires pouvaient en être tirés, le marché de l'assurance serait disposé à fournir une assurance pour couvrir l'abandon. La forme de cette couverture ne devait pas forcément être limitée à l'assurance mutuelle. Le principal était que l'assurance soit raisonnable, accessible, disponible et viable.

7.8. La délégation française s'est associée au point de vue de la délégation chypriote et des membres gens de mer, et a ajouté, pour répondre aux déclarations de l'observateur des Clubs P&I, que le risque des bons subventionnant les mauvais était inhérent à toutes les assurances. A long terme, cela permettrait d'écarter du marché les pires propriétaires de navires. La France appuyait également les efforts visant à faire ratifier plus largement la convention n° 166 de l'OIT.

7.9. La délégation observatrice de la Norvège a expliqué que dans son pays, l'usage consistait à exiger une garantie bancaire, par opposition à l'assurance obligatoire, car ce type d'assurance n'était pas disponible sur le marché national ou international.

7.10. Les membres armateurs ont noté que le problème fondamental concernant l'assurance était qu'il n'était pas possible d'assurer les compagnies contre leur propre insolvabilité, mais que d'autres approches, telles que les garanties bancaires et la subrogation des créances, pourraient être possibles. Ils attendaient avec intérêt de voir s'il était possible de tirer des enseignements d'un examen étroit de la Convention de Vienne de 1963 sur les relations consulaires, comme il était indiqué dans le document présenté par le Secrétariat de l'OMI et le BIT.

7.11. En réponse à la question des membres armateurs concernant les dispositions de la Convention de Vienne, le Secrétariat de l'OMI et le BIT et la délégation chypriote ont décrit les fonctions consulaires énoncées dans cet instrument. Il est apparu très clairement au cours des débats que même dans cet instrument à la vaste portée, qui couvrait les relations diplomatiques et consulaires, le rôle des autorités consulaires en matière d'assistance aux membres d'équipage était considéré comme suffisamment important pour faire l'objet d'une attention particulière. Cet instrument n'imposait toutefois aucune obligation à l'Etat concerné.

7.12. La délégation chypriote a attiré l'attention sur les faits nouveaux survenus récemment concernant le Fonds de 1971: il avait été décidé que les assureurs couvriraient les obligations contractuelles des Etats Parties à la Convention portant création du Fonds de 1971 pendant les 18 prochains mois, et auraient la possibilité de réviser ou d'élargir la couverture d'assurance.

7.13. En réponse à une question de la délégation philippine, les membres gens de mer ont déclaré qu'ils n'avaient pas envisagé de limiter la responsabilité dans le cadre du fonds international proposé.

7.14. La délégation chypriote a ajouté qu'en cas d'abandon il serait possible de chiffrer exactement le montant de la responsabilité. S'agissant des créances pour lésions corporelles et mort, toutefois, la responsabilité poserait des problèmes différents, car ces calculs ne seraient pas possibles. Pour ce qui était de l'assurance obligatoire, il serait nécessaire que l'Etat du pavillon soit informé (par l'assureur) de l'expiration de l'assurance du propriétaire du navire. Un certificat d'assurance pourrait être délivré. Cela permettrait soit d'interdire au navire d'appareiller soit de rayer le navire du registre d'immatriculation. Pour garantir le bon fonctionnement d'un système de ce genre, l'Etat du pavillon devrait contrôler les armateurs pour éviter que la couverture ne soit plus valable.

7.15. La délégation grecque a fait remarquer que si l'assurance était annulée et un certificat requis non valable ou retiré, cela entraînerait l'immobilisation du navire par l'Etat du port, ce qui de fait aboutirait à l'immobilisation des gens de mer – ce qui était précisément le problème que l'on cherchait à résoudre. Cela n'avait aucun sens.

7.16. La délégation chypriote a répondu qu'il pourrait être possible, dans un instrument obligatoire, de prévoir des dispositions pour empêcher un navire, quel que soit son pavillon, d'entrer au port s'il n'avait pas à bord un certificat d'assurance obligatoire couvrant le risque d'abandon.

7.17. Le membre armateur de Norvège a expliqué que dans son pays, l'association des armateurs avait cherché à souscrire une assurance pour couvrir l'insolvabilité. Les Clubs P&I, les grandes compagnies d'assurance norvégiennes et la Lloyds avaient refusé d'assurer ce risque. C'est pourquoi une garantie bancaire était obtenue auprès des banques, et ce système marchait plutôt bien depuis six ou sept ans.

7.18. A l'issue de consultations, le Groupe de travail a décidé d'établir un sous-groupe sur l'abandon en lui confiant le mandat ci-après:

1. Le sous-groupe envisagera des solutions à court terme permettant de traiter la question de l'abandon des gens de mer;
2. Le sous-groupe devrait élaborer un avant-projet de résolution sur l'abandon, accompagné d'une annexe où seraient indiqués les critères permettant de fixer le montant de la couverture d'assurance ou de la garantie financière pour traiter la question de l'abandon.

7.19. La représentante du gouvernement philippin, M^{me} B. Piementel, a été nommée Présidente du sous-groupe. Dans un compte rendu au Groupe de travail, elle a présenté un projet de résolution intitulé «Éléments d'un projet de résolution éventuel – Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer», qui figure à l'annexe 3. Elle a noté que le sous-groupe avait rassemblé les éléments d'un projet de résolution et un projet de directives annexé à la résolution. En ce qui concernait le préambule du projet de résolution, elle a fait remarquer qu'il figurait entre crochets car il avait fait l'objet d'un débat d'ordre général seulement et avait été ensuite rédigé par le Secrétariat sur cette base. Elle a attiré l'attention sur l'absence d'une définition

du terme «abandon», qui était dans une certaine mesure une omission volontaire, et qui devrait être examinée plus avant.

Elle a indiqué que le projet de directives annexé abordait les questions du rapatriement, de l'aide aux membres d'équipage pendant qu'ils étaient immobilisés, de la situation relative à l'immigration et du paiement de la rémunération due, qui avaient été soulevées par le Groupe de travail à sa première session. Le sous-groupe était convenu que le propriétaire du navire était le principal responsable en cas d'abandon, mais que l'Etat du pavillon, et ensuite l'Etat fournissant la main-d'œuvre et l'Etat du port, avaient également des responsabilités. Plusieurs membres avaient aussi indiqué que bien que la question de la situation relative à l'immigration n'était pas de la compétence de l'OIT et de l'OMI, les Etats Membres, en leur qualité d'Etats du port, devraient tenir compte de cette question. Le projet de directives comprenait des dispositions sur la forme et l'adéquation de la garantie pour protéger les gens de mer en cas d'abandon, y compris la possibilité d'exiger que les navires aient à bord un certificat attestant de l'existence de cette garantie. Le sous-groupe avait également recommandé que le Secrétariat prépare une annexe aux directives dans laquelle figureraient des exemples des systèmes nationaux permettant de fournir de telles garanties. Le sous-groupe avait tenté de donner des orientations quant au paiement de la rémunération due, mais il n'avait pas été en mesure de concilier les diverses propositions formulées par les membres armateurs et les membres gens de mer sur les aspects de la rémunération devant être couverts.

7.20. Les membres armateurs ont attiré l'attention sur les observations qu'ils avaient formulé précédemment en plénière au sujet de l'abandon. Ils ont répété que la question de l'abandon allait bien au-delà du problème du rapatriement. Ils ont souligné que le projet de résolution devrait être considéré uniquement comme un document préliminaire, tout en indiquant qu'apparemment les différents groupes n'avaient pas des vues si éloignées les uns des autres sur un bon nombre de ces questions. Les membres gens de mer se réservaient le droit de suggérer de nouvelles modifications aux projets de résolution et de directives.

7.21. Les membres gens de mer ont estimé que les débats du sous-groupe avaient été fructueux. Ils demanderaient plusieurs modifications aux projets de résolution et de directives, à la prochaine session. Dans le préambule, ils souhaitaient voir une référence à la Déclaration universelle des droits de l'homme, qu'ils estimaient directement pertinente pour l'abandon, et à la Convention de l'OMI de 1965 sur la simplification du trafic maritime. Ils souhaiteraient modifier l'alinéa 5 du paragraphe 3.2, qu'ils considéraient peu clair, en supprimant les termes «sauf auprès des gens de mer» et en les remplaçant par les termes «par le propriétaire du navire, par l'intermédiaire de l'Etat du pavillon, sans frais pour les gens de mer» ou un libellé similaire. Ils se sont également inquiétés du fait que les dispositions concernant le paiement de la rémunération au paragraphe 3.5 n'avaient pas été liées à la garantie exigée au paragraphe 1.1, et ont suggéré d'ajouter au paragraphe 3.5 la phrase «Le paiement de la rémunération due devrait être assuré par le biais de la couverture fournie par la garantie mentionnée au paragraphe 1.1», pour établir cette relation.

7.22. Les membres gens de mer ont proposé d'inclure un nouvel alinéa dans le préambule de la résolution, comme suit:

Rappelant l'article 19 8) de la Constitution de l'OIT qui prévoit qu'en aucun cas, l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence, ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation.

7.23. Notant que les membres gens de mer avaient formulé des propositions spécifiques visant à modifier le texte des projets de résolution et de directives, les membres armateurs ont déclaré qu'ils ne proposeraient à ce stade aucun changement spécifique, mais qu'ils souhaitaient attirer l'attention sur deux questions couvertes par ces projets. Tout d'abord, ils ont noté qu'au paragraphe 2.1 le texte concernant la certification avait été laissé entre crochets, alors que l'on s'était accordé sur la notion de garantie, car on se posait toujours la question de savoir quel type de document devrait se trouver à bord du navire. Deuxièmement, dans le même paragraphe, le mot «adéquate» demeurait entre crochets car les critères permettant de déterminer ce qui devait être couvert par la garantie n'avaient pas encore été décidés.

7.24. Le Président a suggéré d'apporter des modifications aux alinéas 4 et 5 du paragraphe 3.2, concernant le rapatriement, afin de préciser le rôle respectif en la matière des Etats du pavillon, des autorités consulaires et des Etats du port. Plus particulièrement, il a suggéré que la référence à l'Etat du port pourrait être supprimée à l'alinéa 4 et incluse dans un nouvel alinéa 4*bis*, et que l'alinéa 5 pourrait être révisé afin de refléter la question du recouvrement des frais de rapatriement.

7.25. La délégation chypriote a ajouté que le projet de directives pourrait être modifié pour s'inspirer plus largement des dispositions de la convention n° 166 de l'OIT (révisée) sur le rapatriement des gens de mer, puis être ensuite élargi pour tenir compte de l'expérience des Etats en matière d'abandon. Elle était préoccupée par la référence, à l'alinéa 4 du paragraphe 3.2, au rôle des autorités consulaires dans le rapatriement des gens de mer depuis un Etat dans lequel l'Etat du pavillon ou l'Etat dont le marin était ressortissant n'avaient pas de consul. Par ailleurs, elle a noté que ce projet de résolution portait sur des questions également abordées dans le projet de résolution sur les directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer, et que ces deux résolutions devraient donc être harmonisées.

7.26. La délégation française a noté que la question de la situation relative à l'immigration devrait figurer dans un paragraphe distinct du paragraphe 3.1. Il faudrait indiquer explicitement au paragraphe 1.1 que la garantie fournie couvrait le rapatriement, la subsistance des membres d'équipage et le paiement de la rémunération due.

7.27. La délégation observatrice de la Norvège a suggéré que le terme «abandon» devrait être supprimé du titre proposé pour les projets de résolution et de directives, étant donné que l'on s'intéressait en fait à la question des «responsabilités financières à l'égard des droits contractuels des gens de mer». Le terme «abandon» était trop précis. S'il existait une garantie financière appropriée pour assurer la rémunération et le rapatriement des gens de mer, la question de l'abandon ne se poserait plus. La délégation a également appuyé l'idée de séparer la question de la situation relative à l'immigration des autres questions, car il ne s'agissait pas d'un problème essentiel.

7.28. La délégation chypriote a appuyé l'analyse faite par la délégation norvégienne et a réaffirmé que l'armateur avait une obligation financière à l'égard du marin, qui découlait des conditions d'emploi des gens de mer. Elle a également appuyé la déclaration faite par la délégation française, à savoir que la situation relative à l'immigration devrait figurer sous un titre ou dans un alinéa distinct du dispositif de la résolution, selon la teneur définitive de l'annexe.

8. Examen et évaluation des approches possibles pour traiter de la question de la garantie financière en cas de lésions corporelles et de mort des membres d'équipage

8.1. Le Président a ouvert les débats sur ce point en attirant l'attention du Groupe de travail sur la deuxième partie du paragraphe 11.3 du rapport sur les travaux de la première session, qui indiquait que le Groupe de travail devrait étudier en particulier les solutions ci-après: assurance obligatoire; assurance accident individuelle; fonds nationaux; fonds international; autres propositions.

8.2. Les membres armateurs ont déclaré que, de prime abord, ils estimaient que la plus prometteuse de ces solutions possibles était l'assurance obligatoire. À cet égard, ils ont mentionné la résolution A.898(21) de l'OMI intitulée «Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes», qui indiquait qu'une assurance était nécessaire pour couvrir les créances relatives à la cargaison. Ils ont noté, toutefois, que cette résolution n'était pas contraignante, ce qui montrait bien que la volonté de la communauté internationale de rendre l'assurance obligatoire était limitée. D'autres solutions proposées, telles que l'assurance accident individuelle, pouvaient avoir leur place au niveau national, mais ne permettaient pas de trouver une solution à l'échelle internationale. Les membres armateurs ne pouvaient pas appuyer la création d'un fonds international. Tout comme l'International Group of P&I Clubs, ils estimaient que la grande majorité des cas étaient traités correctement. Le prompt règlement de certaines créances pour

lésions corporelles pouvait parfois poser des problèmes, car il était nécessaire d'attendre qu'un Etat pathologique se stabilise. Pour toutes les créances, il y avait une possibilité que les conclusions soient contestées. Les membres armateurs ont réaffirmé leur soutien à la proposition de l'International Group of P&I Clubs concernant un arrangement informel par lequel les réclamations en cas de traitement manifestement injuste par les agents d'un assureur pourraient être renvoyées, par le biais de l'ITF et de l'ISF, à la compagnie d'assurance mère, voire par le biais de l'International Group of P&I Clubs si nécessaire. Enfin, ils ont réaffirmé qu'ils ne pensaient pas que les abus soient très répandus et qu'il ne fallait pas tenter de réparer un mécanisme qui n'était pas cassé.

8.3. Les membres gens de mer avaient trois propositions spécifiques. La première et la plus immédiate était d'élaborer un modèle de décharge qui permettrait le paiement rapide des indemnités contractuelles sans porter atteinte aux droits des deux parties. La deuxième était d'élaborer une résolution de l'Assemblée de l'OMI qui indiquerait les critères à respecter pour établir un régime d'assurance réaliste et équitable pour les gens de mer, orienté vers le futur et tenant compte du droit international applicable. Il pourrait s'agir d'un régime qui permettrait au marin (ou à un tiers), dans certaines circonstances, d'engager une action directe, qui prévoirait que les gens de mer doivent être informés en cas d'annulation de la couverture d'assurance, et assurerait une couverture même lorsque l'armateur n'aurait pas payé ses primes d'assurance. Les membres gens de mer s'étaient adressés aux Clubs P&I pour trouver une solution propre au secteur, mais apparemment, cela n'était pas possible. La troisième et dernière solution était d'élaborer une convention de l'OMI définissant les critères à satisfaire pour établir un système d'assurance effectif des gens de mer, puis de déterminer les meilleures pratiques, en répondant aux attentes de la société civile. Le représentant des membres gens de mer a ajouté que l'ITF avait suggéré une forme de médiation qui raccourcirait les délais de règlement, mais les Clubs P&I n'avaient pas jugé cette proposition digne d'intérêt. Cela montrait qu'il était nécessaire de prévoir une assurance obligatoire effective.

8.4. La délégation chypriote, appuyée par la délégation française, a déclaré que la question pourrait être traitée par un système national, mais qu'en l'absence de tel système, il faudrait prévoir une assurance obligatoire ou une autre forme de garantie financière. Il ne suffisait pas de prévoir une assurance obligatoire. Il ressortait des discussions que d'autres activités et questions secondaires devaient être abordées, éventuellement dans un code de conduite ou des directives. Il avait été proposé d'élaborer des projets de résolutions de l'Assemblée de l'OMI, et le Groupe de travail pourrait peut-être au moins les ébaucher. Si l'on choisissait d'élaborer une convention, il faudrait, conformément aux résolutions A.500, A.777 et A.900 de l'OMI en établir la «nécessité absolue» et montrer qu'il s'agissait d'une solution à long terme et viable, afin que le Comité juridique autorise le démarrage des travaux à ce sujet. Le représentant de Chypre a averti toutefois qu'il faudrait de six à huit ans pour que cet instrument soit élaboré et entre en vigueur. Pour être appliquée avec succès, cette convention devrait être mise au point avec la coopération et le soutien total des partenaires sociaux. Elle pourrait s'inspirer des exemples précédents de collaboration entre l'OMI et l'OIT pour l'élaboration d'instruments, recueils de règles ou codes internationaux.

8.5. La délégation philippine, tout en convenant qu'à long terme l'assurance obligatoire était une solution possible, a estimé qu'il fallait également trouver des solutions à court terme.

8.6. Les membres armateurs ont appuyé l'idée d'un instrument conjoint OIT/OMI et ont cité des précédents. Ils étaient prêts à examiner toutes les propositions dans un esprit constructif, mais ils n'appuieraient que celles qui étaient viables et efficaces. Il fallait parvenir à un consensus pour élaborer un instrument acceptable. Ils ont reconnu qu'il valait la peine de chercher des solutions plus immédiates que celles offertes par une convention.

8.7. Les membres gens de mer ont déclaré qu'ils seraient heureux de voir l'OIT et l'OMI collaborer à l'élaboration d'une convention sur l'assurance obligatoire. Ils souhaitaient aussi trouver des solutions plus immédiates, et offraient de présenter un modèle de décharge au Groupe de travail, pour examen. Les titres d'une éventuelle résolution de l'Assemblée de l'OMI pourraient aussi être mis au point au cours de la présente session du Groupe de travail.

8.8. L'observateur de l'International Group of P&I Clubs a réaffirmé que la vaste majorité des demandes avaient été traitées correctement, sans injustice aucune. Il a de nouveau mentionné l'annexe 3 du document IMO/ILO/WGLCCS 2/6 et les statistiques concernant le nombre et la valeur des cas traités ces cinq dernières années par les Clubs P&I. Il estimait que le système actuel

fonctionnait bien et qu'il n'était pas nécessaire d'introduire un régime d'assurance obligatoire. Il serait peu avisé d'élaborer une convention qui empiéterait sur le droit interne et les différentes approches nationales en matière de sécurité sociale, et entraînerait donc des difficultés. Il serait difficile d'élaborer et d'appliquer un recueil de règles ou un code, et cela donnerait probablement lieu à des litiges. La «nécessité absolue» n'avait pas été démontrée. Il a de nouveau souligné que les Clubs P&I n'avaient pas une attitude négative et avaient proposé une procédure informelle et peu coûteuse pour traiter les cas qui posaient des problèmes.

8.9. Les membres gens de mer ont déclaré que tout en comprenant pourquoi les Clubs P&I souhaitaient s'en tenir à leurs règles, ces clubs pourraient, s'ils le devaient, s'adapter au changement. En outre, les membres gens de mer n'avaient aucune confiance dans le mécanisme minimaliste proposé. Ils avaient été déçus par l'issue des consultations avec les Clubs P&I. Il fallait rechercher des solutions tant à court qu'à long terme, à commencer par une résolution de l'Assemblée de l'OMI énonçant les besoins en matière de régimes d'assurance.

8.10. Faisant allusion aux remarques formulées par l'observateur des Clubs P&I, la délégation chypriote a déclaré que la nécessité absolue était démontrée non seulement par les statistiques mais par les tendances, notamment celles concernant la propriété, le recrutement des équipages, la gestion des navires et la fourniture de services d'immatriculation. Il était nécessaire de prendre les mesures de sauvegarde nécessaires, tout en faisant en sorte que le marché soit libre et ouvert.

8.11. Pour répondre à une question des membres armateurs et aux nombreuses observations au sujet d'une éventuelle action conjointe de l'OIT et de l'OMI, la représentante du BIT a expliqué qu'il y avait plusieurs moyens d'élaborer des directives et recueils de règles ou codes au sein du système de l'OIT ou en collaboration avec d'autres institutions spécialisées du système des Nations Unies. Elle a également rappelé au Groupe de travail que les résultats de ses première et deuxième sessions seraient examinés par la Commission maritime paritaire, qui se réunirait en janvier 2001.

8.12. Dans le même esprit, M^{me} Balkin a attiré l'attention sur les détails pratiques entourant la préparation d'un projet de résolution aux fins d'examen par l'Assemblée de l'OMI à sa prochaine session (novembre 2001). Elle a déclaré que le projet de résolution pourrait être examiné par le Comité juridique en octobre 2001 puis communiqué à l'Assemblée. L'élaboration d'une convention, par ailleurs, ne posait aucun problème du moment que le Conseil d'administration du BIT et le Comité juridique de l'OMI autorisaient le démarrage des travaux à ce sujet. Elle a noté que si l'on choisissait d'élaborer une convention de l'OMI, l'usage voulait qu'un groupe de gouvernements prépare l'avant-projet, ces travaux n'étant pas menés par le Secrétariat.

8.13. Le Président a suggéré une démarche à deux volets: premièrement, à court terme, l'élaboration d'une résolution OMI/OIT à laquelle pourrait être annexé un recueil de règles ou code ou des directives; deuxièmement, l'élaboration d'un instrument obligatoire devant être adopté par les deux organisations. De toute évidence, même si certains estimaient que la situation actuelle était satisfaisante, cela n'empêchait pas de prendre de nouvelles mesures. Il a noté également qu'il faudrait prêter attention aux différents systèmes nationaux lors de l'élaboration d'une solution internationale. Il a déclaré que le Groupe de travail pourrait à la présente session se concentrer sur l'approche à court terme. À sa prochaine session, qui pourrait avoir lieu avant le mois d'octobre prochain, le Groupe pourrait préparer des propositions plus approfondies en vue de leur soumission au Conseil d'administration du BIT et au Comité juridique de l'OMI.

8.14. Faisant des observations au sujet de cette proposition, l'observateur de l'International Group of P&I Clubs s'est de nouveau déclaré opposé à un recueil de règles ou code ou à des directives (devant figurer en annexe à la résolution de l'Assemblée proposée), ou à une convention, car l'International Group ne voyait pas la nécessité de telles mesures si l'on analysait correctement les faits, mis à part les problèmes de mise en oeuvre évoqués précédemment. La solution envisagée par les membres gens de mer saperait le concept fondamental de mutualité du risque et ferait que les «bons» propriétaires de navires subventionneraient ceux qui étaient moins bons. Il a évoqué la résolution A.898(21) de l'OMI, dans laquelle il était noté que la couverture P&I était une assurance efficace et qui tenait compte des normes élevées adoptées par des Clubs de l'International Group qui jouaient un rôle important dans le secteur.

8.15. La délégation grecque a déclaré qu'il était encourageant de voir la lumière au bout du tunnel. Elle a suggéré qu'un avant-projet de résolution soit préparé et a posé la question de savoir si la Commission maritime paritaire, c'est-à-dire les partenaires sociaux, pourrait être invitée à élaborer ce projet à sa session de janvier 2001.

8.16. Les membres armateurs ont déclaré qu'ils travailleraient dans un esprit constructif en vue de l'élaboration d'une résolution de l'Assemblée de l'OMI, accompagnée de directives. Toutefois, ils devaient être convaincus que le résultat améliorerait la situation actuelle. Ils ont appuyé le calendrier suggéré par le Président. En réponse à la suggestion formulée par la délégation grecque, à savoir que la Commission maritime paritaire pourrait préparer à sa session de janvier 2001 un ou plusieurs projets de résolution, le représentant des gens de mer a déclaré que si cette idée était bonne en principe, l'ordre du jour chargé de la Commission maritime paritaire rendait probablement cette tâche impossible.

8.17. Les membres gens de mer ont appuyé également la proposition du Président. Ils ont noté en particulier que même s'il n'y avait pas de problème avec le système actuel, cela ne devait pas empêcher de mettre en place un système permettant de résoudre les problèmes futurs. Ils partageaient l'avis des membres armateurs selon lequel la Commission maritime paritaire n'aurait pas le temps de se pencher sur cette question. Ils ont proposé un projet de modèle de décharge qui pourrait éventuellement figurer en annexe à la résolution de l'Assemblée de l'OMI envisagée, en vue de son examen par le Groupe de travail.

8.18. Le Président a clos les débats au sujet de modèle de décharge proposé par les membres gens de mer, les textes constituant des avant-projets.

8.19. A l'issue de consultations, le Groupe de travail a décidé d'établir un sous-groupe sur les créances pour lésions corporelles et mort, en lui confiant le mandat ci-après:

1. Le sous-groupe envisagera des solutions à court terme permettant de traiter les questions de créances pour lésions corporelles et mort des gens de mer; et
2. le sous-groupe devrait définir le cadre d'un projet de résolution éventuel sur ce qui précède, avec une annexe contenant la table des matières d'un code de conduite pour le traitement des créances en question. L'annexe proposée devrait contenir en appendice un projet de modèle de «reçu et de décharge», ou tout autre modèle.

8.20. Le représentant du gouvernement chypriote, M. Nicolas Charalambous, a été nommé Président du sous-groupe. Rendant compte au Groupe de travail, le Président du sous-groupe a présenté le projet de texte de la résolution envisagée (annexe 4); le sous-groupe avait élaboré ce projet pour qu'il serve de base à des débats plus approfondis, et il n'engageait aucun des membres du Groupe de travail à ce stade. Les propositions contenaient des éléments sur lesquels pourrait reposer la prochaine session du Groupe de travail. Il a indiqué que le sous-groupe s'était appuyé sur la résolution A.898(21) de l'OMI concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes. Afin de donner une structure aux travaux et de les faire avancer, le sous-groupe avait décidé de diviser les questions entre les créances contractuelles et les créances extracontractuelles, et de s'attacher au cours de la présente réunion aux créances contractuelles, les créances extracontractuelles devant être examinées à la prochaine réunion du Groupe de travail. Se référant au projet de texte de la résolution, et au projet d'annexe contenant l'appendice, le Président du sous-groupe a indiqué qu'un certain nombre de paragraphes avaient été maintenus entre crochets, soit qu'ils n'avaient pas été débattus à fond, soit qu'ils ne bénéficiaient pas d'un appui suffisant à ce stade, soit qu'ils concernaient des questions controversées devant être examinées plus avant. Le sous-groupe estimait que les alinéas du préambule devaient refléter les points de vue tant de l'OMI que de l'OIT, car la résolution serait soumise aux deux organisations. Il était nécessaire également d'harmoniser le préambule des deux résolutions, car certaines considérations étaient communes aux deux. Le texte sur la jauge au paragraphe 2.2 du projet d'annexe avait été maintenu entre crochets, car les débats avaient montré d'une part la nécessité de garantir que les directives s'appliqueraient à tous les navires, et d'autre part les difficultés pratiques posées par la présence de certificats à bord des navires de très petites dimensions. Le texte du paragraphe 5 du projet d'annexe ne représentait nullement une formulation ayant recueilli un consensus. Il se bornait à énumérer la liste des éléments identifiés, et il faudrait trouver un libellé approprié. Il s'agissait d'un paragraphe controversé au sujet duquel tant les membres armateurs que les membres gens de mer avaient des

points de vue très fermes. S'agissant du modèle de reçu et de décharge figurant en appendice à l'annexe, on avait tenu compte du souci de garantir que les dispositions du droit national prévaudraient en cas de litige avec les termes proposés dans le formulaire.

8.21. Le Président du Groupe de travail a suggéré que la réunion ne devrait pas se concentrer inutilement sur le préambule de la résolution, car celui-ci serait examiné à la prochaine réunion.

8.22. Les membres gens de mer ont proposé d'inclure deux nouveaux alinéas dans le préambule de la résolution, comme suit:

Rappelant l'article 19 8) de la Constitution de l'OIT qui prévoit qu'en aucun cas, l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence, ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation.

Rappelant les obligations de l'Etat du pavillon concernant l'exercice effectif de sa juridiction et de son contrôle, dans les domaines administratif, technique et social, sur les navires battant son pavillon, telles qu'énoncées à l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer.

8.23. Les membres gens de mer ont estimé également que les termes «Nonobstant les dispositions du droit national» au paragraphe 4 de l'annexe proposée auraient dû être mis entre crochets et ont proposé à la place d'inclure un libellé analogue au début des directives proposées. Cette proposition a été appuyée par la délégation chypriote et par le Président.

8.24. Les membres armateurs ont réaffirmé le point de vue qu'ils avaient déjà exprimé quant aux problèmes et aux solutions proposées. Bien qu'ils estimaient qu'il n'existait pas de problème majeur exigeant le type de solutions à l'étude, ils avaient participé à la réflexion dans un esprit constructif. Ils n'avaient accepté aucun mécanisme précis, mais étudieraient les diverses propositions. Se référant au texte, ils ont estimé que certains alinéas du préambule qui figuraient entre crochets n'étaient peut-être pas nécessaires, et que ce préambule devrait être bref. Ils ont de nouveau exprimé leurs réserves quant au paragraphe 5 de l'annexe proposée, qui énumérait les éléments devant composer la couverture d'assurance. En particulier, la question de l'accès direct allait au cœur du concept de mutualité et le saperait. Ils ont de nouveau fait part de leurs réserves au sujet du principe selon lequel tous les règlements devaient se faire sans porter atteinte aux autres droits juridiques. Ils pensaient également que la notion de couverture de la responsabilité objective pourrait bien avoir des connotations et des répercussions juridiques qu'ils ignoraient. S'agissant du modèle proposé de reçu et de décharge, ils ont noté que la dernière phrase, qui portait sur la déduction des montants versés en vertu d'une indemnisation contractuelle, avait été maintenue entre crochets. Ils estimaient que cette phrase était nécessaire et ont noté que la formulation «ce paiement peut être déduit» n'avait pas valeur obligatoire. Ayant fait ces diverses observations, ils pouvaient accepter que le projet de résolution, accompagné de l'annexe et de l'appendice proposés, soit joint au rapport du Groupe de travail.

8.25. L'observateur de l'International Group of P&I Clubs s'est associé aux remarques formulées par les membres armateurs et a réaffirmé le point de vue de l'International Group concernant la nécessité de cette résolution. Il a réaffirmé que le système actuel était efficace et fonctionnait bien. Il a par conséquent fait part de ses réserves au sujet de certaines dispositions de la résolution: le préambule, en particulier le dernier alinéa portant sur la nécessité de disposer de normes internationales minima; le paragraphe 5 de l'annexe proposée, en particulier les notions d'accès direct, de responsabilité objective, de déduction des paiements, de notification de l'annulation de la couverture d'assurance. Ces notions saperait le principe même de mutualité sur lequel les Clubs reposaient. Il a mentionné la position des Clubs indiquée à l'annexe 3 du document IMO/ILO/WGLCCS 2/6. Le paragraphe 6, ayant trait aux certificats, posait aussi des problèmes, car il serait difficile à appliquer en pratique. S'agissant du modèle de reçu et de décharge proposé, il estimait qu'il entraînerait des conflits avec les lois des pays où des dispositions juridiques sur l'indemnisation étaient en place.

8.26. La délégation chypriote pouvait accepter l'inclusion, dans le préambule de la résolution, des deux nouveaux alinéas proposés par les membres gens de mer. Elle a considéré que la résolution proposée serait très utile, notamment compte tenu de la prolifération des nouveaux registres d'immatriculation dans des pays dépourvus de tradition maritime. Les directives proposées donneraient des indications précieuses à ces Etats et pourraient être prises en compte par les Etats qui mettraient à jour leur législation maritime.

8.27. M^{me} Balkin a soulevé la question de la compatibilité du modèle de reçu et de décharge proposé avec la formulation des contrats de travail. Elle s'inquiétait du fait que le contrat de travail pourrait contenir une disposition aux termes de laquelle le marin acceptait que l'indemnisation contractuelle constituait le règlement plein et entier de toutes les créances. Il faudrait en tenir compte dans la formulation des dispositions figurant sur le modèle.

8.28. Les membres gens de mer ont expliqué que le modèle de reçu et de décharge proposé avait pour objet de protéger contre les abus les gens de mer ou leurs parents, qui étaient en situation d'infériorité pour négocier avec les propriétaires de navires. On a fait allusion au témoignage des veuves. Toutefois, le modèle de reçu et de décharge proposé pourrait certainement être affiné à la prochaine réunion.

8.29. L'observateur de l'International Group of P&I Clubs a indiqué que la remarque de M^{me} Balkin venait à l'appui de la position de l'International Group selon lequel ces dispositions pouvaient empiéter sur le droit interne et être en conflit avec lui.

8.30. La délégation chypriote a indiqué que le texte de l'appendice proposé devrait rester en l'Etat mais que pour la prochaine réunion du Groupe de travail, des éléments pourraient être fournis à l'appui des points de vue formulés, en particulier par des Etats où il y aurait des problèmes avec la législation nationale.

8.31. Une représentante du BIT a fait allusion à la définition des lésions corporelles au paragraphe 1 de l'annexe proposée, qui avait été laissée en blanc pour le moment. Elle a indiqué que l'expression était utilisée dans les conventions et recommandations de l'OIT et dans les publications de l'OIT, mais qu'elle n'était pas définie car sa signification était jugée peu claire. Il n'existait qu'une définition de l'expression «accident du travail», par laquelle on entendait la mort, une lésion corporelle ou une maladie due à un accident du travail. Elle a également proposé d'aligner le titre du modèle de reçu et de décharge proposé figurant dans le projet d'annexe avec le thème de la résolution, comme suit «Modèle de reçu et de décharge pour les créances contractuelles». Elle a attiré l'attention sur le libellé supplémentaire qui avait été inséré entre crochets au paragraphe 6.1 de l'annexe proposée, qui pourrait remplacer l'exigence d'obtenir un certificat auprès de chaque assureur, compte tenu de la remarque formulée par les Clubs P&I selon laquelle il pourrait y avoir plusieurs assureurs pour les gens de mer à bord d'un même navire.

8.32. En réponse à l'explication donnée et à la proposition formulée par le Secrétariat, la délégation chypriote a estimé que le libellé supplémentaire proposé au paragraphe 6 de l'annexe proposée devrait être maintenu entre crochets et a préféré laisser en suspens la question de la définition des lésions corporelles. La délégation a formulé des réserves quant à l'utilisation de l'expression «accident du travail».

8.33. Les membres armateurs ont suggéré que la question de la définition des lésions corporelles pouvait être laissée en suspens pour le moment. L'observateur de l'International Group of P&I Clubs a indiqué que des difficultés pratiques se poseraient si différents Clubs P&I délivraient des certificats. Il n'appuyait pas non plus la modification du titre du modèle de reçu et de décharge afin d'y inclure une référence aux créances contractuelles, et ce pour les raisons déjà indiquées concernant les problèmes avec le droit interne.

8.34. Les membres gens de mer ont demandé aux Secrétariats d'examiner pour la prochaine session la question figurant dans l'alinéa proposé du préambule concernant la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer, étant donné le caractère mondial des transports maritimes. Il fallait obtenir des renseignements sur le traitement des travailleurs dans d'autres secteurs, par exemple, les compagnies aériennes et les secteurs autres que les transports, afin de déterminer si un

traitement spécial était réellement nécessaire pour les gens de mer, ou s'il fallait plutôt un traitement plus équitable.

9. Recommandations à l'intention du Comité juridique de l'OMI et/ou du Conseil d'administration du BIT, selon qu'il convient

9.1. Le Président a résumé le consensus au sein du Groupe de travail sur les deux sujets – l'abandon et la mort et les lésions corporelles – concernant une démarche à deux volets. La première étape consisterait à élaborer une résolution devant être adoptée de toute urgence. La deuxième étape serait d'examiner une solution à caractère plus international, mise au point en vue d'établir un régime obligatoire là où il n'existait pas de système national pour traiter ces problèmes. Sur ces deux sujets, le Groupe de travail estimait que l'option relative à l'assurance obligatoire ou une autre forme de garantie financière était la plus appropriée. À cet égard, le Président a indiqué que les membres du Groupe de travail devraient soumettre leurs suggestions spécifiques sur les résolutions proposées avant la prochaine session. Par conséquent, il a été décidé que le Groupe continuerait d'étudier les propositions ébauchées à la présente session avant de formuler des recommandations au Comité juridique de l'OMI et/ou au Conseil d'administration du BIT.

9.2. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa prochaine session du 30 avril au 4 mai 2001, au Siège de l'OMI à Londres. Il a également approuvé l'ordre du jour provisoire, tel que proposé par le Président et tel que modifié pour tenir compte du point supplémentaire proposé par les membres gens de mer, comme il est indiqué à l'annexe 5. Les délais pour la soumission des documents devant être examinés à la prochaine session du Groupe de travail ont été fixés comme suit: 1^{er} mars 2001 pour les documents contenant de nouvelles propositions et 30 mars 2001 pour les autres documents.

9.3. Dans le cadre des préparatifs en vue de la prochaine session, le Groupe de travail a chargé le Secrétariat de l'OMI et le BIT de prendre les mesures suivantes:

- s'assurer que le libellé des projets de résolutions était conforme à l'usage des deux organisations;
- étudier la possibilité de combiner les deux projets de résolutions en un seul projet de résolution, une décision à ce sujet devant être prise à la prochaine session;
- recueillir des renseignements supplémentaires auprès des Etats qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire sur la législation et les pratiques et sur la garantie financière permettant de couvrir les créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des travailleurs dans d'autres secteurs.

10. Divers

10. Le Groupe de travail a demandé que les organisations bénéficiant du statut consultatif auprès de l'OMI et étant éventuellement intéressées par les questions à l'examen, telles que l'IUMI, soient invitées à participer à sa prochaine réunion.

Annexe 1

Déclaration des veuves à laquelle il est fait référence au paragraphe 6.8

Déclaration de M^{me} Urszula Miegion et M^{me} Regina Szymanska de Gdynia, Pologne

1. Nous sommes M^{me} Urszula Miegion et M^{me} Regina Szymanska, veuves de deux membres d'équipage qui ont été tués lors du naufrage du **Leros Strength** au large de la côte norvégienne, le 8 février 1997. Nous sommes heureuses de faire une déclaration devant ce groupe d'experts de l'OMI et de l'OIT et nous parlons aussi au nom de dix autres familles qui ont perdu des êtres chers dans la catastrophe du **Leros Strength**. Nous représentons 12 veuves et 18 enfants. Étant donné que nous ne parlons pas l'anglais, nous demanderons à M. Jaskiewicz de bien vouloir lire la traduction en anglais de notre déclaration.

2. Nos époux étaient des marins professionnels et avaient servi en mer régulièrement pendant respectivement 32 ans et sept ans. Jusqu'à leur mort, ils étaient le seul soutien de famille. Avant de perdre nos époux, nous avions un mode de vie moyen et confortable en Pologne. Depuis leur mort, tout a changé et nous dépendons maintenant de l'aide charitable de nos familles et de nos amis respectifs pour notre subsistance.

3. Nous avons appris la mort de nos époux par M. Pyzik, de l'agence de recrutement des équipages Morska, qui a informé nos familles du naufrage par téléphone sans donner de détails sur la cause de l'accident ou sur les survivants éventuels. À la suite de cela, l'agence ne s'est manifestée que deux jours plus tard, pour inviter les veuves à une réunion, dans leurs bureaux de Gdynia, afin d'aborder la question de l'indemnisation. Toutes les informations que nous avons eues sur l'accident étaient celles données à la radio et à la télévision.

4. A la réunion avec M. Pyzik, qui représentait les propriétaires du navire, et avec M. Lugowski, qui représentait le Club P & I (tous deux de l'Agence Morska), on nous a recommandé d'accepter un montant de US\$ 30 000, en vertu des contrats de travail de nos époux, à titre d'indemnisation pour leur mort. Les propriétaires du navire ont cependant insisté sur le fait que cette somme constituerait le règlement final de toutes les créances que nous pourrions avoir à l'encontre de diverses compagnies. Ce montant nous a paru très bas. Par ailleurs, après avoir écouté les actualités, nous nous sommes aperçues qu'il existait des doutes sérieux quant à la navigabilité du **Leros Strength**, et que si nous acceptions le règlement proposé, nous ne saurions peut-être jamais pourquoi nos époux étaient morts. En conséquence, malgré les efforts pressants des représentants des propriétaires du navire pour que les familles acceptent la somme en question et signent une décharge, 12 familles ont refusé l'indemnisation proposée.

5. Dans les jours qui ont suivi la réunion à l'Agence Morska, nous avons reçu de nombreux appels téléphoniques de M^{me} Woycik, du correspondant P & I Surnave, qui nous priait instamment de régler nos créances à raison du montant proposé. Nous avons refusé ses propositions. Par la suite, elle nous a fait savoir que si nous n'acceptions pas l'offre d'indemnisation avant une certaine date, nous ne pourrions ensuite plus rien obtenir. Nous avons refusé cette indemnisation, que nous estimions trop faible, et les propriétaires du navire et le Club P & I ne nous ont plus recontactés.

6. Nos pertes et difficultés financières, quoique très difficiles à supporter, ne sont rien comparées à la douleur que nous avons subie et qui nous frappe depuis la mort de nos époux. Lorsque le naufrage s'est produit, nous avons été très choquées par l'attitude des propriétaires du navire, la compagnie chypriote Lamda Sea Shipping, et de la direction grecque, Leros Management S.A., de même que par celle de leurs assureurs, le Club P & I anglais Liverpool & London.

7. La Fédération internationale des ouvriers du transport est la seule à avoir pris l'initiative de nous informer de la cause du naufrage et des diverses enquêtes menées, y compris les enquêtes sous-marines. D'après les résultats de ces enquêtes, il est clair que le naufrage du navire était dû au

fait inexcusable que les propriétaires du navire n'avaient pas réparé et entretenu le navire correctement.

8. D'après les différents rapports que nous avons lus, il semble que les réparations et l'entretien du **Leros Strength** devaient être supervisés et contrôlés par les sociétés de classification ABS et RINA, et qu'il n'avait pas été remédié comme il fallait aux déficiences importantes qui avaient été constatées au cours des diverses visites périodiques, ce qui avait conduit au naufrage du **Leros Strength**. Nous souhaiterions que l'on nous dise pourquoi les sociétés de classification ne sont pas responsables envers nous de la négligence de leurs inspecteurs.

9. Même si nous arrivons finalement à obtenir une indemnisation, grâce aux efforts de la Fédération internationale des ouvriers du transport et de ses avocats, ce ne sera qu'une maigre consolation qui ne compensera jamais la perte d'êtres chers. L'argent sera probablement versé par la compagnie d'assurance et de toute évidence, les vrais responsables de cette tragédie ne feront l'objet d'aucune sanction, que ce soit sur le plan financier ou pénal. Ne faudrait-il pas quand même que les personnes qui dirigent des sociétés en négligeant à tel point la vie humaine soient responsables de leurs actes?

10. Plus de trois ans et neuf mois se sont maintenant écoulés depuis le naufrage et nous n'avons toujours pas reçu d'indemnisation de la part des propriétaires du navire ou de leurs assureurs. Nous ne comprenons pas pourquoi, à la suite d'un accident aussi tragique, on nous fait attendre aussi longtemps pour nous offrir une indemnisation décente. La seule fois où les propriétaires du navire ont pris contact avec nous, juste après le naufrage, c'était pour nous persuader d'accepter une somme ridicule. Depuis, nous n'avons plus de nouvelles.

11. A ce jour, les propriétaires du navire ne nous ont fourni aucune explication au sujet de la cause du naufrage et des raisons pour lesquelles nos époux avaient perdu la vie.

12. La Fédération internationale des ouvriers du transport nous a fait savoir que l'affaire de l'indemnisation avait été portée devant plusieurs tribunaux dans divers pays. Les propriétaires du navire semblent prêts à verser des sommes d'argent importantes à leurs avocats et à ne rien nous donner à nous les victimes.

13. Nous savons que les tactiques utilisées contre nous par les propriétaires du navire et par le Club P & I sont des tactiques qu'utilisent souvent les propriétaires de navires et leurs assureurs pour ne pas payer l'indemnisation voulue aux veuves et aux personnes à charge des gens de mer décédés.

14. Plusieurs autres incidents tragiques se sont produits depuis le naufrage du **Leros Strength**. Nous savons que les veuves polonaises des gens de mer qui servaient à bord de l'**Athenian Fidelity** et du **Sletreal**, pour ne citer qu'elles, sont dans le même cas que nous et n'ont obtenu aucune indemnisation. Il semble que si nous n'avions pas reçu l'aide de la Fédération internationale des ouvriers du transport, aucune d'entre nous ne recevrait d'indemnisation adéquate et ne connaîtrait la raison pour laquelle elle a perdu un être cher.

15. Pourquoi les propriétaires de navires, les Clubs P & I et les sociétés de classification n'acceptent-ils pas la responsabilité de la mort de nos époux? Pourquoi ne nous expliquent-ils pas ce qui s'est passé? Pourquoi ne nous versent-ils pas une indemnisation décente? Pourquoi cherchent-ils à intimider les veuves et leurs familles pour leur faire accepter un montant peu élevé et pour les faire renoncer à tout autre droit qu'ils pourraient avoir au regard de la loi? Nous voulons que les propriétaires du navire et leurs assureurs, Liverpool & London, nous expliquent pourquoi le **Leros Strength** a fait naufrage et pourquoi nos époux ont été tués. Nous voulons savoir pourquoi nous avons dû attendre trois ans et neuf mois et pourquoi nous n'avons toujours pas reçu une offre d'indemnisation décente.

Nous vous remercions.

Le 31 octobre 2000.

Annexe 2

Déclaration de l'avocat représentant les veuves, à laquelle il est fait référence au paragraphe 6.9

Déclaration de Paul Newdick du Cabinet juridique international Clyde & Co.

1. En tant qu'avocat, je traite des créances pour lésions corporelles et pour mort des gens de mer et de leurs familles depuis plus de 15 ans.

2. J'ai eu connaissance des réponses du Club P & I propriétaires du navire à ce groupe de travail et en particulier, de son refus d'admettre que les méthodes utilisées pour le traitement des créances des gens de mer et de leurs familles pouvaient être critiquables en aucune façon.

3. Le problème est que les Clubs P & I traitent les créances des gens de mer de la même façon que d'autres créances, qu'il s'agisse de réclamations relatives à la cargaison ou à un abordage. Toutefois, ces méthodes de traitement des créances ignorent et transgressent les droits de l'homme fondamentaux des gens de mer.

4. Une véritable violation des droits de l'homme fondamentaux des gens de mer est l'utilisation d'un quitus par lequel en échange du paiement des droits contractuels en cas de lésions corporelles ou de mort, les Clubs P & I et leurs représentants insistent pour que les gens de mer ou leurs familles signent une décharge pour toutes créances, y compris pour faute. Bien que le Club P & I et le propriétaire de navire n'aient aucun droit légal d'exiger une telle décharge, la pratique consiste à retarder le paiement des droits contractuels jusqu'à ce que la décharge soit signée. Dans le cas des gens de mer et des familles qui se trouvent dans une situation particulièrement vulnérable en cas de lésions corporelles graves ou de mort d'un proche, un tel comportement équivaut à une contrainte économique.

5. Lorsqu'ils cherchent à obtenir un quitus ou une décharge de la part des gens de mer ou de leurs familles, les propriétaires de navires et les Clubs P & I vont à l'encontre du droit fondamental d'accès à la justice. Ce droit est stipulé à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Un quitus ou une décharge ont pour objet d'empêcher les gens de mer ou leurs familles d'engager des poursuites quelconques devant les tribunaux, ce qui constitue donc une privation réelle des droits de l'homme.

6. La position des Clubs P & I concernant le principe «payer pour être payé» pourrait également être utilisée pour priver les gens de mer d'un recours judiciaire. Les Clubs P & I déclarent qu'ils n'ont pas invoqué le principe «payer pour être payé» à l'égard des créances des gens de mer mais ils ne peuvent pas garantir qu'ils ne le feront pas à l'avenir. En effet, si les Clubs P & I ont fait cette déclaration concernant les créances pour lésions corporelles et pour mort, c'était pour contrer des arguments qui avaient été élevés contre eux en réponse à une attaque des intérêts de la cargaison contre le principe «payer pour être payé» dans les affaires du **Fanti** et du **Padre Island** devant la Chambre des pairs dans ce pays. En conséquence, tandis qu'il était dans l'intérêt des Clubs P & I de faire une telle déclaration concernant les créances pour mort et lésions corporelles pour faciliter la défense du principe «payer pour être payé» dans le contexte de réclamations relatives à la cargaison, les Clubs P & I sont en mesure de ne pas aller plus loin que de dire que jusqu'à présent, ils n'ont pas invoqué le principe «payer pour être payé» dans des cas de lésions corporelles et de mort. Dans ces circonstances, il n'y a absolument aucune raison qu'ils ne puissent pas prendre l'engagement auprès de l'OMI/OIT de ne pas le faire à l'avenir. Ils ont cependant refusé de prendre un tel engagement, ce qui indique qu'ils veulent se ménager la possibilité d'invoquer le principe «payer pour être payé», lorsque tel sera leur intérêt, en cas de lésions corporelles et de mort.

7. Dans les documents qu'ils ont présentés, les Clubs P & I ont présenté divers arguments en défense de leurs méthodes de traitement des créances dans des cas spécifiques. Bien que je connaisse ces cas en grande partie et que je puisse donner des réponses détaillées pour contrer les

arguments des Clubs P & I, il me semble qu'il ne serait guère utile d'argumenter sur des points de détail en cette tribune.

8. Les deux principes élémentaires susmentionnés (quitus et principe «payer pour être payé») pourraient être traités d'une manière très efficace par un code de conduite pour le traitement des créances pour lésions corporelles et pour mort et par l'utilisation d'un modèle de décharge qui pourrait permettre le paiement rapide des droits contractuels sans préjudice du droit des gens de mer d'engager une procédure judiciaire pour négligence ou pour faute. Le propriétaire du navire ne ferait aucun aveu s'il effectuait le paiement de la somme contractuelle et il serait donc libre de défendre le cas sur le fond. Rien n'indique que les gens de mer ne devraient pas avoir à prouver la négligence mais ils doivent simplement pouvoir, et c'est un droit fondamental, présenter leur cas en justice pour obtenir une décision au fond.

Paul Newdick.

Le 31 octobre 2000.

Annexe 3

Eléments d'un projet de résolution éventuel

Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer

L'ASSEMBLÉE,

[RECONNAISSANT que l'abandon des gens de mer est un problème grave qui a une dimension humaine et sociale et qui exige que l'on s'y attache de toute urgence;

RAPPELANT les obligations de l'Etat du pavillon concernant l'exercice effectif de sa juridiction et de son contrôle, dans les domaines administratif, technique et social, sur les navires battant son pavillon, telles qu'énoncées à l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer;

RAPPELANT les dispositions de l'article 5 de la Convention de Vienne de 1963 sur les relations consulaires, relatif à la fonction consulaire, en particulier les dispositions concernant la protection consulaire et l'assistance qui doivent être offertes aux navires et à leurs équipages;

RAPPELANT les normes internationales du travail pertinentes qui s'appliquent au travail dans le secteur maritime, y compris la convention (n° 166) de l'OIT sur le rapatriement des marins (révisée), 1987;

RAPPELANT la résolution concernant la protection des salaires et des gens de mer abandonnés, adoptée par la Commission paritaire maritime de l'Organisation internationale du Travail en octobre 1991;

AFFIRMANT que le paiement de la rémunération et la couverture des frais de rapatriement 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 que si le propriétaire du navire manque à ses obligations, les Etats du pavillon et parfois même, les Etats fournisseurs de main-d'œuvre, sont appelés à intervenir;]

1. ADOPTE les Directives [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. ENGAGE les Etats Membres à établir un mécanisme de garantie efficace pour protéger les gens de mer en cas d'abandon [et à rendre compte aux Organisations des mécanismes adoptés];

3. PRIE les Etats Membres, sans préjudice de la notification requise en vertu des obligations conventionnelles, d'indiquer les points de contact responsables du traitement des cas d'abandon;

4. ENGAGE ÉGALEMENT les Etats Membres, lorsqu'ils mettront en place un tel système, à appliquer au minimum les principes énoncés dans les Directives;

5. DEMANDE au Comité juridique et au Conseil d'administration du Bureau international du Travail de maintenir les Directives à l'étude et de les modifier, selon les besoins.

Annexe

Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer

1. Formes et adéquation de la garantie

1.1. La forme que pourrait revêtir une garantie adéquate comprendrait notamment une couverture effective d'assurance ou d'autres formes de garantie financière telles que [à énumérer] fournissant des conditions de couverture similaires. (Voir l'annexe [...] décrivant les systèmes nationaux permettant de fournir de telles garanties [à élaborer].)

2 Certification

2.1. [Les Etats du pavillon devraient veiller à ce que les navires battant leur pavillon soient en mesure de fournir à tout moment un certificat constituant un commencement de preuve de l'existence d'une garantie [adéquate] pour protéger les gens de mer en cas d'abandon.]

3 Éléments de l'abandon

3.1. Les problèmes résultant de l'abandon comprennent:

- a) le rapatriement;
- b) l'aide aux [la subsistance des] membres d'équipage pendant qu'ils sont immobilisés;
- c) la situation relative à l'immigration; et
- d) la question du paiement de la rémunération due.

3.2. Rapatriement:

[1. Quelles que soient les circonstances ayant conduit à l'abandon, le coût du rapatriement reste à la charge du propriétaire du navire.

2. Le propriétaire du navire a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, le mode de transport normal étant le transport aérien, et il doit assumer notamment les frais afférents à la nourriture et au logement des gens de mer depuis le moment où ils quittent le navire jusqu'à leur arrivée à la destination de rapatriement, le traitement médical, le passage et le transport des bagages personnels des gens de mer.

3. Si un propriétaire du navire manque aux obligations susmentionnées, il relève de la responsabilité de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon d'organiser le rapatriement et d'en couvrir les frais.

4. Si le propriétaire du navire et l'Etat du pavillon manquent à leur obligation de rapatriement, l'autorité consulaire de l'Etat dont les gens de mer sont ressortissants [ou l'Etat du port] devrait organiser le rapatriement.

5. Le rapatriement, tel que prévu ci-dessus, devrait être effectué sans préjudice du recouvrement des frais, sauf auprès des gens de mer.]

3.3. Aide aux [Subsistance des] membres d'équipage pendant qu'ils sont immobilisés:

1. L'aide aux [la subsistance des] membres d'équipage/gens de mer pendant qu'ils sont immobilisés devrait comprendre: nourriture, vêtements, logement, soins médicaux et autres

nécessités. Le recouvrement de ces frais devrait être assuré par la couverture fournie par la garantie mentionnée au paragraphe 1.1.

3.4. Situation relative à l'immigration:

1. [L'Etat du port devrait informer ses services d'immigration que les gens de mer abandonnés sont couverts par un système de garantie qui couvre les frais de rapatriement et le paiement de la rémunération due. Il devrait en être tenu compte lors de l'établissement de la situation relative à l'immigration des gens de mer abandonnés.] [Il convient de mettre en relation la présente disposition et la prescription ci-dessus relative à la certification.]

3.5. Paiement de la rémunération due:

1. Le paiement de la rémunération due devrait comprendre les salaires et autres droits [cumulés], tels qu'établis dans le contrat et en vertu du droit national.

[Note de bas de page proposée par les gens de mer: La rémunération devrait être considérée comme comprenant [notamment]: le paiement des salaires et des heures supplémentaires cumulés, les congés payés, l'indemnité de licenciement et les contributions à la sécurité sociale et à la caisse de retraite.]

[Note de bas de page proposée à titre de variante par les armateurs: Sous réserve des lois et réglementations nationales, la rémunération peut être considérée comme comprenant [notamment]: le paiement des salaires et des heures supplémentaires cumulés, les congés payés, l'indemnité de licenciement et les contributions à la sécurité sociale et à la caisse de retraite.]

Annexe 4

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,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives concernant la sécurité maritime, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution, et les questions juridiques y relatives,

[RAPPELANT ÉGALEMENT que la Déclaration universelle des droits de l'homme adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies établit comme idéal commun des droits de l'homme inaliénables qui s'appliquent à toutes les personnes, que l'article 6 prévoit que chacun a le droit à la reconnaissance en tous lieux de sa personnalité juridique, que l'article 7 prévoit que tous sont égaux devant la loi et ont droit sans distinction à une égale protection de la loi, que l'article 23 prévoit des conditions équitables et satisfaisantes de travail, ainsi que d'autres formes de protection sociale, et que l'article 25 prévoit le droit à un niveau de vie suffisant pour assurer la santé des personnes et le bien-être de leur famille, notamment le droit à la sécurité en cas d'invalidité, de veuvage ou dans les autres cas de perte des moyens de subsistance par suite de circonstances indépendantes de leur volonté,]

[RAPPELANT EN OUTRE que ces droits de l'homme fondamentaux qui intéressent les créances des équipages pour lésions corporelles ou mort ont été renforcés par plusieurs autres instruments adoptés par l'Assemblée générale des Nations Unies, notamment le Pacte international relatif aux droits civils et politiques et le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels,]

[RAPPELANT PAR AILLEURS la Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires,]

CONSIDÉRANT que la résolution A.898(21) de l'Assemblée de l'OMI sur les Directives concernant les responsabilités des propriétaires de 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 effective d'assurance ou d'autres formes de garantie financière à l'égard des créances maritimes,

ÉTANT D'AVIS que l'Organisation internationale du Travail (OIT), étant donné sa structure tripartite unique, son expertise et sa longue expérience dans le domaine social, a un rôle essentiel à jouer en vue de garantir que les gens de mer, au même titre que d'autres travailleurs, bénéficient d'une protection adéquate en cas de lésions corporelles et de mort résultant de leur travail,

RAPPELANT les normes internationales du travail pertinentes qui s'appliquent à l'emploi dans le secteur maritime et en particulier, l'article 10 de la convention (n° 165) de l'OIT sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, dans la mesure où elle se réfère à la protection assurée au moyen d'une assurance pour les gens de mer,

ESTIMANT qu'il est en conséquence 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 ÉGALEMENT que les présentes Directives sont un outil précieux pour contribuer à réaliser l'objectif de l'Organisation qui consiste à empêcher l'exploitation de navires inférieurs aux normes et munis d'une assurance insuffisante,

ESTIMANT DE PLUS que, compte tenu du caractère mondial de l'industrie des transports maritimes, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale garantissant qu'ils sont couverts par une assurance effective [et que leurs droits inaliénables doivent être protégés à cet égard],

CRAIGNANT que si les propriétaires de navires n'ont pas une couverture effective d'assurance ou une autre forme effective de garantie financière, les gens de mer risquent de ne pas obtenir une indemnisation rapide et adéquate,

ESTIMANT EN OUTRE que l'indemnisation contractuelle devrait être assurée [sur la base d'une responsabilité sans faute] et être sans préjudice de tout autre droit légal dont peuvent jouir les gens de mer ou leurs proches (*paragraphe à revoir*),

NOTANT l'importance de l'élément humain dans le plan d'action de l'OMI, [la nécessité de promouvoir des transports maritimes de qualité et l'importance d'être en mesure d'attirer dans la profession des gens de mer ayant des qualifications appropriées], et son rôle pivot dans le cadre mandat de l'OMI,

[NOTANT ÉGALEMENT qu'il existe des problèmes graves et réels, en ce qui concerne le régime juridique appliqué pour le traitement des créances des gens de mer pour lésions corporelles et mort, qui ont une dimension humaine et sociale et qui exigent que l'on s'y attache de toute urgence,]

CONVAINCUE que des directives ayant valeur de recommandation constituent provisoirement un bon moyen d'établir un cadre pour encourager tous les propriétaires de navires à prendre des mesures visant à garantir que les gens de mer reçoivent une indemnisation contractuelle pour lésions corporelles et mort,

1. ADOPTE les Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles qui figurent en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les gouvernements Membres à prier instamment les propriétaires de navires d'observer ces Directives;
3. INVITE les gouvernements Membres à communiquer à l'OMI et à l'OIT les points de contact traitant des questions relevant des Directives;
4. DEMANDE au Comité juridique et au Conseil d'administration du Bureau international du Travail de maintenir les Directives à l'étude et de les modifier, selon les besoins.

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. Définitions

1.1. Aux fins des présentes Directives:

1. *créances contractuelles* désigne les créances pour lésions corporelles ou mort à des niveaux établis dans le cadre des conditions d'emploi des gens de mer;

2. *assurance effective* désigne l'assurance [avec ou sans franchise] ou autres formes de garantie financière destinées à couvrir des créances contractuelles à l'encontre des propriétaires de navires. [L'assurance peut être une assurance-indemnisation du type actuellement offert par les membres de l'International Group of P & I Clubs et d'autres formes effectives d'assurance (y compris l'assurance individuelle) et de garantie financière offrant des conditions de couverture équivalentes];

3. *assureur* désigne toute personne fournissant une assurance à un propriétaire de navire;

4. [*lésions corporelles* désigne];

5. *propriétaire de navire* désigne le propriétaire d'un navire océanique ou toute autre entité ou personne qui assume la responsabilité de l'exploitation du navire; et

[6. *la jauge brute* est calculée conformément aux règles de calcul de la jauge figurant à l'Annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.]

2. Champ d'application

2.1. Les propriétaires de navires sont instamment priés de respecter les présentes Directives en ce qui concerne tous les navires océaniques [d'une jauge brute égale ou supérieure à 300. Les propriétaires de navires sont également encouragés à respecter les présentes Directives en ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 300].

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

3. Responsabilités des propriétaires de navires

3.1. Les propriétaires de navires devraient veiller à ce que leurs navires soient couverts par une assurance effective satisfaisant aux présentes Directives.

3.2. Les propriétaires de navires devraient également veiller à prendre des mesures appropriées, lorsque des créances contractuelles sont produites, en vue de leur règlement juste et rapide.

4. Règlement des créances contractuelles

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.

5. Couverture d'assurance

[Pour que l'assurance fournie soit effective, elle devrait satisfaire, entre autres, aux critères suivants:

1. accès direct;
2. garantie financière;
3. couverture de la responsabilité objective;
4. paiement intégral;
5. non-préjudice des autres droits légaux;
6. certitude; et
7. notification d'annulation].

6. Certificats

6.1. Les propriétaire 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 emplacement visible dans les locaux d'habitation de l'équipage. Si plus d'un assureur offre une couverture pour des créances contractuelles, [un certificat unique attestant l'identité de l'assureur principal est suffisant] [les certificats de tous les assureurs sont exigés.]

6.2. Le certificat devrait au moins comporter:

1. le nom du navire;
2. le numéro OMI du navire;
3. le nom de l'assureur;
4. le siège de la compagnie d'assurance;
5. le nom du propriétaire du navire;
6. la période de validité du certificat;
7. la couverture pour lésions corporelles et mort; et
8. une déclaration attestant que l'assurance satisfait aux normes recommandées dans les présentes Directives à l'égard des risques couverts par l'assureur.

Appendice

Modèle de reçu et de décharge

Navire:

Incident:

Marin:

Je soussigné, [nom du marin] [nom de l'héritier du marin et/ou de la personne à charge], accuse réception par la présente de la somme de [montant et devise] en acquittement de l'obligation de l'employeur de payer une indemnisation contractuelle pour lésions corporelles et/ou mort en vertu du contrat de travail et dégage l'employeur de ses obligations en vertu dudit contrat.

Le paiement est effectué sans reconnaissance de responsabilité à l'égard de créances éventuelles et est accepté sans préjudice du droit du [marin/héritier du marin et/ou personne à charge] de faire valoir en justice toute créance pour négligence ou faute ou toute autre réparation légale pouvant être invoquée et découlant de l'événement susmentionné. [Ce paiement peut être déduit de tout dommage-intérêt découlant d'une telle créance éventuelle découlant de l'événement susmentionné.]

Daté

Signé

Annexe 5

Ordre du jour provisoire

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 qui doit se tenir au Siège de l'OMI, 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR, du lundi 30 avril à 9 h 30 au vendredi 4 mai 2001

1. Rapport sur les renseignements préparés ou compilés par le BIT et le Secrétariat de l'OMI
2. Achèvement des travaux relatifs à:
 - la résolution concernant l'abandon;
 - la résolution concernant la mort et les lésions corporelles.
- 3a. Examen d'une solution éventuelle à plus long terme en ce qui concerne la garantie financière à l'égard de l'abandon
- 3b. Examen d'une solution éventuelle à long terme en ce qui concerne la garantie financière à l'égard des lésions corporelles et de la mort des gens de mer
4. Révision éventuelle du mandat du Groupe compte tenu de la solution à long terme
5. Recommandations aux organes directeurs concernant:
 - a) l'adoption des résolutions
 - b) les futurs travaux du Groupe de travail
 - c) la révision éventuelle du mandat du Groupe
6. Adoption du projet de rapport.