



CINQUIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

**Rapport de la sixième session du Groupe
de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts
sur la responsabilité et l'indemnisation
pour les créances en cas de décès,
de lésions corporelles et d'abandon
des gens de mer
(Londres, 19-21 septembre 2005)**

1. A sa 289^e session (mars 2004), le Conseil d'administration a examiné le rapport du Groupe de travail ad hoc mixte d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (le groupe de travail). Il a approuvé la tenue d'une sixième session du groupe de travail avec la participation de huit représentants (quatre pour les armateurs et quatre pour les gens de mer), sans frais pour l'OIT.
2. Conformément à la décision susmentionnée, le groupe de travail a tenu sa sixième session du 19 au 21 septembre 2005 au siège de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres (rapport joint en annexe).
3. A sa sixième session, le groupe de travail a été d'avis, en ce qui concerne le problème de l'abandon de gens de mer, que la situation n'est pas satisfaisante et qu'il faut poursuivre les efforts tendant à élaborer une solution obligatoire, sous réserve des résultats qui seront obtenus à l'issue de la session maritime de la Conférence internationale du Travail, prévue pour février 2006.
4. S'agissant d'élaborer une solution viable à long terme aux problèmes de la garantie financière concernant l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès et de lésions corporelles, le groupe de travail a demandé aux secrétariats de préparer un document contenant des éléments pour examen et incorporation éventuelle dans une telle solution.
5. A propos de l'exploitation d'une base de données sur les cas d'abandon signalés, le groupe de travail a donné son accord:
 - sur les procédures (paragraphes 3.90 et 3.91 du rapport ci-joint);
 - sur la présentation des cas d'abandon (paragraphes 3.105 et 3.106);

- et pour que, pour l'instant, aucune information ne soit supprimée (paragraphe 3.111).

Il a également accepté de réévaluer la question de l'exploitation de la base de données à la lumière de l'expérience acquise lors de la prochaine session du groupe de travail.

6. S'agissant d'intégrer les navires de pêche effectuant des voyages internationaux dans toute solution viable à long terme, les membres armateurs ont fait remarquer qu'ils ne représentaient pas les armateurs à la pêche. Pour assurer la participation de ces derniers, il a été proposé que l'OIT envisage d'inclure un de leurs représentants dans la délégation de l'Organisation.
7. Le groupe de travail a proposé un amendement à son actuel mandat afin qu'il soit tenu compte de ses recommandations mentionnées ci-dessus. Le mandat proposé est reproduit dans l'annexe 1 du rapport du groupe de travail.
8. A sa 294^e session (novembre 2005), le Conseil d'administration du BIT a reçu une mise à jour orale sur la sixième session du groupe de travail et a pris note des informations fournies ¹.
9. ***La Commission des réunions sectorielles et techniques et des questions connexes est invitée à prendre note du rapport du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer et voudra sans doute recommander au Conseil d'administration d'approuver:***
 - a) *le mandat révisé du groupe de travail, tel qu'il figure dans l'annexe 1 du rapport;*
 - b) *l'exploitation d'une base de données sur les cas d'abandon de gens de mer, selon les modalités proposées par le groupe de travail;*
 - c) *la tenue d'une septième session du groupe de travail, avec la participation de huit représentants de l'OIT (trois pour les armateurs, un pour les armateurs à la pêche et quatre pour les gens de mer), sans frais pour l'Organisation.*

Genève, le 20 janvier 2006.

Point appelant une décision: paragraphe 9.

¹ Document GB.294/12, paragr. 29 à 33.



GRUPE DE TRAVAIL *AD HOC* MIXTE
OMI/OIT D'EXPERTS SUR LA
RESPONSABILITÉ ET L'INDEMNISATION
À L'ÉGARD DES CRÉANCES POUR
MORT, LÉSIONS CORPORELLES ET
ABANDON DES GENS DE MER
6ème session
Point 6 de l'ordre du jour

IMO/ILO/WGLCCS 6/6
3 novembre 2005
Original: ANGLAIS

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

1 *Ouverture de la session*

1.1 Le Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer (Groupe de travail mixte) a tenu sa sixième session du 19 au 21 septembre 2005 au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI). Une liste des documents soumis pour examen à la présente session du Groupe de travail mixte figure à l'annexe 2 et la liste des participants figure à l'annexe 3 du présent document.

1.2 Souhaitant la bienvenue aux participants au nom du Secrétaire général de l'OMI, Mme Rosalie Balkin, Directrice de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures a souligné l'importance que l'Organisation attachait à l'examen des aspects des transports maritimes liés à l'élément humain, lesquels faisaient partie des principaux objectifs de l'OMI pour la présente décennie. La question complexe de la situation de gens de mer détenus à terre à la suite d'un accident mettant en cause le navire à bord duquel ils servent a été inscrite à l'ordre du jour du Comité juridique de l'OMI et la première session du Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer s'était tenue à l'OMI en janvier 2005. Le Groupe avait adopté, dans un premier temps, un projet de résolution contenant des directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, qui devait être présenté à la vingt-quatrième session de l'Assemblée de l'OMI en novembre 2005.

1.3 Mme Balkin a rappelé que le Groupe de travail mixte avait été créé en vertu d'un accord de coopération entre l'OMI et l'OIT afin de garantir, par le biais d'instruments internationaux appropriés, les droits des gens de mer dans un domaine tout aussi important, à savoir le droit à une indemnisation adéquate en cas de décès et de lésions corporelles, ainsi qu'une protection adéquate en cas d'abandon.

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

1.4 Mme Balkin a ensuite rappelé les principales réalisations du Groupe mixte, à savoir l'élaboration de deux résolutions importantes et de directives connexes, l'une sur la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et l'autre sur les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort de gens de mer, qui avaient toutes deux pris effet le 1er janvier 2002, à la suite de leur approbation par les organes exécutifs de l'OMI et de l'OIT.

1.5 Après avoir dégagé les buts des deux résolutions, Mme Balkin a fait savoir que la base de données commune sur l'abandon des gens de mer, créée par l'OIT avec l'aide financière de l'Association internationale des approvisionneurs de navires (ISSA) était à l'évidence un autre résultat important des travaux du Groupe de travail mixte. Sous réserve qu'un accord se fasse à la présente session sur les procédures à suivre pour l'approbation des informations enregistrées dans la base de données et, en particulier, sur la définition de l'expression "cas résolu", cette base de données devrait offrir un outil efficace pour suivre de près les divers aspects du problème de l'abandon des gens de mer.

1.6 Conformément à son mandat révisé, le Groupe était désormais chargé de l'examen de toutes les questions apparentées et, en particulier, du suivi de l'application des directives adoptées par les résolutions.

1.7 Le Groupe devait aussi, dans le cadre de son mandat, examiner la question de la garantie financière pour l'indemnisation des membres d'équipage/gens de mer et des personnes à leur charge en cas de lésion corporelle, de décès et d'abandon, en tenant compte des instruments pertinents de l'OMI et de l'OIT, y compris ceux en cours de révision ou susceptibles d'être adoptés dans un avenir proche. Des recommandations appropriées devront être formulées à cet égard à l'intention du Comité juridique de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT, notamment en ce qui concerne les solutions viables à long terme pour résoudre le problème de la garantie financière pour l'indemnisation en cas de décès ou de lésions corporelles.

1.8 Mme Balkin a estimé à cet égard qu'en attendant les résultats de la quatre-vingt-quatorzième session de la Conférence internationale du Travail (Session maritime) qui devait avoir lieu en février 2006, ces recommandations devaient être axées sur la prise de mesures appropriées pour améliorer l'application et élargir l'acceptation des résolutions et des directives connexes, et sur le suivi des résultats enregistrés à cet égard.

1.9 En conclusion, Mme Balkin a indiqué que la reconnaissance, par l'OMI, du rôle central joué par les gens de mer dans le monde maritime et le Mémorial des gens de mer, qui ne pouvait échapper à l'attention de tous ceux qui entraient dans les locaux de l'OMI, témoignaient de leur précieuse contribution aux échanges maritimes internationaux et à l'économie mondiale. Comme l'avait reconnu le Secrétaire général de l'OMI, être marin pouvait être une profession solitaire, le travail était exigeant et souvent dangereux, les heures étaient longues et les marins et leurs familles méritaient donc de bénéficier d'un soutien adéquat lorsque les choses tournaient mal. Il était important par ailleurs d'offrir ce type de soutien et de protection aux gens de mer pour présenter une image positive de la vie en mer.

1.10 Au nom du Directeur général du BIT et de Mme Cleopatra Dombia-Henry, Directrice du Département des normes internationales du travail et des activités maritimes, M. Jean-Yves Legouas, Spécialiste du secteur maritime, a souhaité, au nom de l'OIT, la bienvenue à tous les participants. Il a souligné que les débats et les conclusions du Groupe de travail mixte au cours des trois prochaines journées auraient une importance particulière du fait

que cette session avait lieu quelques mois avant l'adoption prévue, en février 2006, d'un nouvel instrument majeur de l'OIT, à savoir la Convention du travail maritime consolidée.

1.11 En établissant conjointement le rapport figurant dans le document IMO/ILO/WLGCCS 6/3/1, le Secrétariat de l'OMI et le BIT avaient cherché à rendre compte de la manière dont les directives avaient été appliquées et de leur effet sur les plans juridique et pratique. Outre les onze États Membres qui avaient répondu au questionnaire avant la dernière session du Groupe de travail mixte en juin 2004, 35 autres États Membres avaient envoyé leurs réponses. M. Legouas a remercié tous ceux qui avaient prêté leur concours en communiquant des renseignements qui venaient s'ajouter à ceux déjà fournis et figurant dans le rapport sur les travaux de la cinquième session du Groupe de travail mixte. Depuis l'établissement du document IMO/ILO/WLGCCS 6/3/1 qui mentionnait 46 réponses, deux autres États Membres avaient communiqué leurs réponses qui figuraient dans le document IMO/ILO/WLGCCS/WP.1.

1.12 M. Legouas a ensuite appelé l'attention des participants sur la liste des cas signalés d'abandon qui était jointe au document IMO/ILO/WLGCCS 6/3/1. L'annexe de ce document incorporait tous les cas qui étaient survenus au cours de la période située entre janvier 2004 et juin 2005 et qui avaient été signalés au Secrétariat par des États Membres, par l'ISF et l'ITF. Pour faciliter la tâche, ces cas avaient été répartis en deux catégories, à savoir "cas signalés" et "cas signalés à résoudre". Il a souligné combien il était important de créer une base de données sur les cas d'abandon. Des études pertinentes avaient été effectuées et il avait été décidé, de concert avec le Secrétariat de l'OMI, que le BIT accueillerait la base de données. Il a remercié l'ISSA de son aide qui avait permis de financer le coût de la création de la base de données.

1.13 En conclusion, M. Legouas a fait savoir que la base de données était prête du point de vue électronique. Un certain nombre de problèmes techniques avaient toutefois été soulevés et en attendant qu'ils soient éclaircis, il avait été décidé de limiter l'accès à la base de données au Président du Groupe de travail mixte et aux Secrétariats de l'ISF et de l'ITF. C'était la raison pour laquelle le document IMO/ILO/WLGCCS 6/3/4 avait été diffusé à la présente réunion et il fallait espérer que des progrès satisfaisants seraient réalisés à cet égard.

1.14 Dans ces propos liminaires, le Président du Groupe de travail mixte, M. Jean-Marc Schindler (représentant gouvernemental (France), a remercié Mme Balkin et M. Legouas et a fait savoir que le Groupe de travail mixte avait pris bonne note de ce qu'ils avaient dit dans leur allocution d'ouverture.

1.15 Il a fait savoir que le Groupe de travail mixte se trouvait cette fois devant une situation différente. Premièrement, nul n'ignorait que le processus d'élaboration de la nouvelle Convention du travail maritime consolidée se poursuivait au sein de l'OIT. Les documents se référaient à un projet de texte qui, sous sa forme actuelle, ne pouvait être considéré comme un texte déjà adopté et en vigueur. Deuxièmement, le Groupe de travail mixte n'avait procédé qu'à un tout premier tour d'horizon de la situation depuis la publication des résolutions. Troisièmement, il était probable que de nouvelles options soient présentées au Groupe de travail mixte. Par conséquent, une autre réunion du Groupe pourrait être nécessaire et les participants ont été encouragés à faire preuve, comme par le passé, d'un esprit ouvert et constructif.

2 Adoption de l'ordre du jour

2.1 Le Groupe de travail mixte a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document IMO/ILO/WGLCCS 6/1.

3 *Examen de la question de la garantie financière pour l'indemnisation des membres d'équipage/gens de mer en cas de lésions corporelles, de décès et d'abandon, compte tenu des instruments pertinents de l'OMI et de l'OIT, y compris ceux en cours de révision ou devant être adoptés dans un avenir proche*

Abandon des gens de mer

3.1 Dans son allocution d'ouverture, la représentante des armateurs a exprimé l'espoir que la présente session verrait l'aboutissement des travaux du Groupe de travail mixte. Comme elle l'avait indiqué de manière plus détaillée dans les documents soumis au Groupe, le groupe des armateurs estimait que la base de données montrait que l'abandon n'était pas un problème très répandu. Les cas signalés mettaient en cause seulement 0,04 % de la flotte mondiale et la plupart d'entre eux avaient été résolus. Par ailleurs, les navires de pêche avaient été inclus bien qu'ils n'entrent pas dans le cadre des travaux du Groupe de travail mixte. Même les quatre cas supplémentaires soumis par les gens de mer ne changeaient pas de façon notable le tableau sur le plan statistique. Il n'était pas impératif d'adopter un instrument obligatoire et le projet de Convention du travail maritime consolidée de l'OIT traitait des questions évoquées dans les Directives OMI/OIT tout en permettant de tenir compte des divers régimes nationaux existants. Il en allait de même pour les créances des équipages qui étaient aussi traitées de manière adéquate dans le projet de texte le plus récent de la Convention consolidée. Son groupe attendait avec intérêt les commentaires des gouvernements et des gens de mer.

3.2 Le représentant des gens de mer a indiqué qu'il comptait sur les décisions qui seraient prises à la présente session du Groupe de travail mixte. Bien que le Groupe se réunisse pour la sixième fois, la situation n'avait guère évolué. Les cas signalés récemment avaient été moins nombreux en raison de la forte expansion du secteur mais il craignait que si cette expansion s'essouffait, de nombreux cas se présenteraient. Le Groupe de travail mixte avait reconnu l'importance de cette question en appliquant les Directives également aux navires de pêche effectuant des voyages internationaux et en avait tenu compte dans ses décisions antérieures. Les cas d'abandon donnaient une très mauvaise image du secteur qui se livrait à une compétition féroce avec d'autres secteurs pour attirer de nouvelles recrues. Il était donc important de créer des instruments obligatoires pour atténuer l'impact défavorable de ces problèmes sur les transports maritimes. Le groupe des gens de mer avait recensé à cet effet, dans deux communications soumises au Groupe de travail mixte, les principes qui devraient être incorporés dans des instruments obligatoires. Si ces derniers ne pouvaient être créés sur une base multilatérale, son groupe serait aussi en faveur d'une approche unilatérale ou régionale. Le groupe des gens de mer était convaincu que la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT ne traitait pas intégralement de toutes les questions en jeu. Étant donné que la consolidation consistait à simplement rassembler les normes existantes et que le Groupe de travail mixte avait constaté, à l'issue d'une analyse approfondie, que les instruments existants étaient insuffisants, le groupe des gens de mer ne partageait pas l'avis des armateurs selon lequel la consolidation pourrait offrir une solution au problème à résoudre. Qui plus est, étant donné que l'instrument n'en était encore qu'au stade d'un projet, d'autres aspects importants étaient encore inconnus, comme par exemple les prescriptions relatives à l'entrée en vigueur. Ces aspects pourraient avoir un impact non négligeable sur le calendrier prévu et représenter plusieurs années. Par ailleurs, les Directives s'attachaient davantage à la substance que les dispositions du projet de convention consolidée. Le groupe des gens de mer ne partageait donc pas l'avis des armateurs et estimait qu'un instrument obligatoire était nécessaire.

3.3 La délégation des Philippines a fait savoir, en qualité de principal fournisseur de gens de mer aux navires océaniques, que son pays avait mis en place un système institutionnalisé pour

assurer la protection de ses gens de mer par le biais d'un vaste régime d'aide sociale et d'assistance. La fourniture d'une indemnisation et de prestations en cas de décès, de lésions corporelles ou de maladie et de rapatriement des gens de mer faisait partie depuis longtemps des modalités et conditions minimales régissant l'emploi des gens de mer.

3.4 Elle était convaincue de l'importance qu'il y avait à poursuivre l'examen des questions et préoccupations concernant les cas de lésions corporelles, maladie, ou décès des gens de mer et d'abandon dans les ports étrangers. S'il était vrai que la Conférence technique maritime préparatoire de l'Organisation internationale du Travail avait prévu dans le projet de convention du travail maritime consolidée des dispositions visant les cas de lésions corporelles, maladie ou décès ou d'abandon des gens de mer dans les ports étrangers, ces propositions n'auraient d'effet utile que si la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT était très largement acceptée parmi les États Membres et entrait en vigueur dans les meilleurs délais possibles. Dans l'intervalle, le Groupe de travail mixte devrait, dans le cadre de ses travaux, veiller à l'application des principes énoncés dans les résolutions. Il était également essentiel de continuer à suivre de près les cas signalés, notamment ceux ayant trait à l'abandon des gens de mer dans les ports étrangers.

3.5 La délégation des Philippines a estimé qu'il fallait faire preuve d'une certaine souplesse pour trouver une solution viable à long terme au problème de la garantie financière en cas d'abandon des membres d'équipage. Les Philippines étaient Partie à l'un des instruments de l'OIT régissant la responsabilité en cas de rapatriement des gens de mer et avaient dûment appliqué cet instrument. Elle a fait savoir au Groupe de travail mixte que le Ministère du travail et de l'emploi disposait d'un Fonds d'aide sociale pour les gens de mer se trouvant à l'étranger, qui permettait de garantir qu'aucun marin philippin n'était laissé dans des ports étrangers sans pouvoir être rapatrié. La même responsabilité incombait aux agences de recrutement des gens de mer.

3.6 S'agissant d'une solution à long terme aux problèmes de la garantie financière pour l'indemnisation en cas de lésions corporelles ou de décès des membres d'équipage, la même délégation estimait que les dispositions figurant dans le projet de convention du travail maritime consolidée avaient une portée suffisamment large pour garantir que les gens de mer bénéficieraient d'une aide financière adéquate en cas de lésions corporelles, de maladie ou de décès. Elle estimait aussi que d'autres types de couverture devraient être pris en considération du fait que les diverses juridictions nationales prévoyaient des modalités différentes. Tout en reconnaissant le rôle joué par les Clubs P&I pour fournir la couverture nécessaire, elle a expliqué que la réglementation nationale offrait une plus large protection aux marins philippins.

3.7 En conclusion, la délégation des Philippines a indiqué que vu l'expansion des échanges maritimes et l'importance d'une offre constante de main-d'oeuvre pour doter les navires des effectifs requis, il était nécessaire de résoudre la question et de trouver une solution à long terme aux problèmes susceptibles de se poser en cas de lésions corporelles, maladie ou décès et d'abandon des gens de mer.

3.8 La délégation des États-Unis, tout en admettant la position des armateurs selon laquelle le projet de convention consolidée de l'OIT pourrait offrir certaines solutions à long terme aux problèmes en jeu, a indiqué qu'il serait prématuré de mettre fin à toute action dans le cadre du Groupe en se reposant sur cet instrument. Elle a fait observer qu'au stade actuel, le contenu du texte définitif était incertain, de même que le processus et les délais de ratification par les pays désireux de devenir Parties à la Convention consolidée. Elle a donc mis en garde le Groupe de travail mixte et a recommandé de ne pas tirer de conclusions trop générales à partir des données limitées figurant actuellement dans la base de données sur les cas d'abandon des gens de mer

étant donné que le secteur maritime se trouvait dans une phase très prospère qui ne durerait peut-être pas toujours.

3.9 La délégation observatrice de la Norvège a indiqué qu'elle était en faveur de régler ces questions par le biais d'un instrument contraignant. Les Directives actuelles offraient une bonne base pour l'élaboration d'une solution s'inscrivant dans la durée. Le Groupe de travail mixte devait achever ses travaux et examiner ensuite dans quel instrument les dispositions à adopter devait figurer.

3.10 La délégation observatrice de la Fédération de Russie a partagé ce point de vue.

3.11 La délégation française a fait observer que le projet de convention du travail maritime consolidée de l'OIT ne traitait pas de façon adéquate de la protection des gens de mer en cas d'abandon, de lésions corporelles ou de décès. Elle a relevé à cet égard l'absence, dans le projet de texte de l'OIT, d'une disposition concernant la garantie financière en cas d'abandon.

3.12 Les dispositions en matière de garantie financière en cas de maladie, de lésions corporelles ou de décès n'étaient pas suffisamment détaillées et ne prévoyaient pas, par exemple, l'accès direct aux assureurs, ni l'obligation de notifier le retrait de la couverture.

3.13 Lors des débats au sein de l'OIT, l'examen approfondi de ces points avait été renvoyé au Groupe de travail mixte qui devait maintenant poursuivre les travaux sur les détails d'une solution obligatoire.

3.14 La délégation du Royaume-Uni a appuyé les travaux du Groupe de travail mixte sur les questions extrêmement importantes concernant les créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer et a indiqué qu'il était nécessaire de veiller à ce que l'image généralement bonne du secteur maritime soit maintenue et améliorée, si besoin est, et à ce que le secteur attire des jeunes souhaitant embrasser une carrière intéressante et gratifiante. Elle a relevé des vastes divergences de vues et de réactions face aux questions à l'étude. Les autres options possibles concernant la fourniture d'une garantie financière demandaient, en particulier, à être examinées de plus près. Elle a estimé qu'il était prématuré de conclure que le projet de convention consolidée de l'OIT permettrait de résoudre toutes les questions dont était saisi le Groupe de travail mixte, même s'il permettrait de réaliser des progrès importants dans ce sens, et de suggérer que le Groupe n'avait plus aucun rôle à jouer.

3.15 La délégation grecque a fait observer qu'indépendamment de la fréquence des incidents, le Groupe de travail mixte devait poursuivre son oeuvre, en tenant compte des travaux effectués par l'OIT.

3.16 La délégation observatrice du Brésil a été en faveur d'une solution s'inscrivant dans la durée et a estimé qu'un instrument obligatoire approprié pourrait être incorporé dans un instrument obligatoire existant de l'OMI.

3.17 La délégation observatrice du International Group of P&I Clubs, se référant aux documents MO/ILO/WGLCCS 3/4/3 et 5/2/2 soumis aux troisième et cinquième sessions du Groupe de travail mixte, a réaffirmé qu'une évaluation objective des faits et preuves concernant le versement d'indemnités en cas de lésions corporelles et de décès des gens de mer ne révélait pas l'existence d'un problème profond, ni ne laissait entendre que ces créances étaient généralement traitées de façon inéquitable au détriment des gens de mer.

3.18 De l'avis du International Group, un grand nombre de préoccupations et de réserves exprimées par les représentants des gens de mer découlaient des clauses des contrats de travail (dont beaucoup étaient négociés par les organismes représentant les gens de mer comme par exemple l'ITF) et de l'application de la législation dans les différentes juridictions.

3.19 Pour répondre à ces préoccupations l'International Group avait :

- procédé à une enquête sur les allégations concernant le traitement inéquitable des créances et répondu à ces allégations;
- adressé aux correspondants des Clubs un rappel réaffirmant la politique selon laquelle les créances contractuelles devraient être réglées promptement et intégralement (une copie de la circulaire était jointe au document IMO/ILO/WGLCCS 3/4/3-/Add.1 soumis par le International Group);
- proposé une procédure informelle par laquelle les allégations concernant le recours à des techniques inéquitables de traitement des créances par un Club ou le correspondant d'un Club pourraient être signalées au Secrétariat du International Group. Cette procédure était utilisée par un certain nombre d'organismes; et
- il a fait observer que les dispositions de la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT visaient la protection des gens de mer en cas de décès et de lésions corporelles et devraient répondre aux autres préoccupations que les gens de mer pourraient avoir.

3.20 Il a estimé à cet égard qu'il faudrait vraisemblablement beaucoup plus de temps pour élaborer en partant de zéro, au sein de l'OMI, une solution obligatoire, plutôt que d'appliquer le texte de l'OIT qui se trouvait à un stade d'élaboration avancé et il a indiqué en conclusion que l'International Group ne pensait pas qu'il soit impératif d'élaborer une solution obligatoire à long terme, ni d'examiner la question plus avant.

3.21 Le Président a noté les points de vue très divergents des partenaires sociaux. Il a aussi relevé que, même si les gouvernements étaient pleinement conscients de l'état d'avancement des travaux au sein de l'OIT, aucun d'entre eux n'avait laissé entendre que le Groupe de travail mixte devait arrêter ses travaux.

3.22 La représentante des armateurs a souligné que l'OIT était l'instance appropriée pour traiter des questions à l'étude. Contrairement à certains gouvernements, le groupe des armateurs estimait que la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT couvrait ces questions. Elle a estimé à cet égard que l'exercice de consolidation ne se limitait pas à simplement récapituler les normes existantes mais allait plus loin. De nombreuses mesures avaient été prises depuis la dernière session du Groupe de travail mixte à cet égard et le nouveau texte de l'OIT allait au-delà des conventions actuelles. Par ailleurs, les armateurs partageaient le point de vue exprimé par certains gouvernements, et pensaient que la création d'un instrument obligatoire de l'OMI serait une tâche de longue haleine. Actuellement, les cas d'abandon n'étaient pas nombreux, la plupart d'entre eux avaient été résolus. Il n'était toutefois pas possible de déterminer exactement quelle était la situation aujourd'hui.

3.23 La délégation grecque a indiqué qu'en poursuivant ses travaux, le Groupe de travail mixte devrait avoir à l'esprit certains des éléments déjà inclus dans le projet de convention du travail maritime consolidée de l'OIT.

3.24 La représentante des armateurs a partagé l'avis de la délégation grecque et a souligné que le texte de la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT ne pourrait être examiné que lors de la prochaine Conférence internationale du Travail. Il s'agissait d'un texte très solide qui permettait de traiter de la fourniture d'une garantie financière dans le contexte de la consolidation de la règle 2.5 et de la norme A2.5. Les Directives pourraient s'avérer utiles pour affiner encore ces dispositions mais ne devraient pas être obligatoirement incluses dans le nouveau texte.

3.25 Le représentant des gens de mer a cru comprendre que les armateurs ne jugeaient pas utile d'incorporer intégralement les Directives dans la nouvelle convention et de soumettre la question au contrôle par l'État du port. Il semblerait par ailleurs que les détails précis du nouveau texte ne pourraient pas être examinés au sein du Groupe de travail mixte. Bien que le groupe des gens de mer reconnaisse l'interaction entre les travaux du Groupe de Travail mixte et ceux de la Conférence internationale du Travail, il a averti le Groupe de travail mixte que son groupe chercherait à modifier radicalement la Convention du travail maritime de l'OIT si le Groupe de travail mixte décidait de se contenter d'une disposition dans la Convention consolidée.

3.26 La représentante des armateurs a expliqué que le projet de convention du travail maritime consolidée de l'OIT avait mûri depuis la dernière session du Groupe de travail mixte. Il s'agissait maintenant d'un texte très robuste qui tenait compte des critiques prononcées antérieurement par les gens de mer. Ces progrès considérables devaient être reconnus par le Groupe de travail mixte et pris en compte lors de la prise de décision.

3.27 Le représentant de l'OIT a présenté les documents OMI/ILO/WGLCCS 6/3/1 et WP.1. Il a expliqué que ce rapport, qui faisait partie des documents dont était saisi régulièrement le Groupe de travail mixte, analysait les réponses envoyées par les États Membres au questionnaire diffusé par les Secrétariats à la suite de la dernière session. Il a indiqué que le taux de réponses avait été assez élevé et a remercié les États Membres de cet effort constructif. Il a fait savoir que rares étaient les pays ayant adopté une législation appropriée concernant l'abandon et que seulement une minorité des États Membres avait désigné des points de contact à cet égard. Il a expliqué que par souci d'exhaustivité le document OMI/ILO/WGLCCS WP.1 avait été établi pour rendre compte des deux communications reçues tardivement.

3.28 Au nom du Groupe de travail mixte, le Président a remercié les gouvernements qui avaient répondu et les a encouragés à désigner des points de contact.

3.29 La représentante des armateurs a présenté les documents soumis par son groupe (IMO/ILO/WGLCCS 6/3, IMO/ILO/WGLCCS 6/3/2 et IMO/ILO/WGLCCS 6/3/3) et a expliqué que ce dernier avait agi par anticipation en évaluant la base de données récemment créée sur des cas d'abandon et avait recensé un certain nombre de préoccupations. Elle s'est demandé s'il était impératif que le Groupe de travail mixte poursuive ses travaux, étant donné que les cas signalés étaient peu nombreux. Qui plus est, les dispositions du projet de convention consolidée traitant des créances des membres de l'équipage avaient fait l'objet d'un accord tripartite. Il n'était donc plus impératif de poursuivre l'examen de cette question puisqu'une solution avait désormais été trouvée.

3.30 Le représentant des gens de mer a présenté le document IMO/ILO/WGLCCS 6/8 qui portait sur les documents soumis par les armateurs. Sans vouloir entrer dans les détails des divers cas d'abandon, il n'était pas d'accord avec un certain nombre d'éléments figurant dans la liste des cas établis par l'ISF. Son groupe s'opposait à la suppression des cas anciens résolus car il était important de garder des traces des cas résolus. L'ITF s'était appliquée à faire en sorte que des

systèmes internes de certification soient mis en place pour valider les cas signalés, qui, par conséquent, n'étaient pas tous mentionnés. Il a instamment prié le Groupe de travail mixte de se concentrer sur l'établissement d'un instrument obligatoire et a attiré l'attention sur le paragraphe 17 du document IMO/ILO/WGLCCS 6/8 qui énumérait tous les éléments que son groupe jugeait important d'inclure. Il était important qu'un instrument obligatoire soit établi et qu'il s'inscrive dans le cadre du contrôle par l'État du port. Si le Groupe ne pouvait se prononcer sur un instrument obligatoire à la présente session, il devrait, à tout le moins, arrêter les principes et la forme du futur instrument.

3.31 En réponse aux remarques du représentant des gens de mer selon lesquelles les Directives visaient expressément les navires de pêche, la représentante des armateurs a précisé que l'ISF ne représentait pas le secteur de la pêche et ne pouvait donc pas vérifier la véracité des cas d'abandon concernant les navires de pêche. Si l'on se proposait d'inclure les navires de pêche, il serait nécessaire de convoquer une réunion avec les représentants des propriétaires de navires de pêche afin de permettre à ce secteur de participer de manière appropriée à l'exercice. L'Organisation internationale des employeurs (OIE) était l'organe international compétent pour vérifier ces cas; elle bénéficiait du statut consultatif à part entière auprès de l'Organisation des Nations Unies et représentait le secteur de la pêche auprès de l'OIT.

3.32 Le représentant de l'OIT a fait observer que les travaux avaient été menés en partant du principe que les navires de pêche effectuant des voyages internationaux seraient visés et a rappelé que le Groupe de travail mixte avait précédemment été d'accord à ce sujet. Dans le contexte de la base de données, le BIT était toutefois disposé à identifier clairement les navires de pêche et à se mettre en rapport avec l'OIE à l'avenir si le Groupe de travail mixte le souhaitait.

3.33 Le représentant des gens de mer a indiqué que l'OIE avait participé jusqu'ici au processus puisqu'elle était représentée au sein du Conseil d'administration du BIT qui avait adopté les Directives.

3.34 La représentante des armateurs a réaffirmé qu'il faudrait recueillir des informations sur les cas d'abandon concernant les navires de pêche auprès des personnes touchées. Il fallait impliquer l'OIE si les navires de pêche devaient continuer de figurer dans la base de données.

3.35 Le Président a estimé que les navires de pêche effectuant des voyages internationaux devraient, pour l'instant, être inclus dans la base de données étant donné que ces navires étaient visés par les Directives sur la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer (résolution A.930(22)). Il a suggéré que le Secrétariat désigne l'organisme approprié pour représenter leurs droits.

Proposition de couverture d'assurance par la société Seacurus Ltd

3.36 Présentant le document OMI/ILO/WGLCCS 6/INF.2, la délégation du Royaume-Uni a précisé que la proposition présentée dans ce document n'émanait pas de son gouvernement mais était soumise au nom d'une société ayant son siège au Royaume-Uni. Tout en restant neutre, il était heureux de relever que des sociétés étaient disposées à couvrir le risque.

3.37 La délégation des États-Unis a appuyé les observations du Royaume-Uni. De nombreux participants étaient partis du principe qu'il était impossible de créer et d'obtenir un produit d'assurance commercialement viable pour aider à résoudre les questions liées à l'abandon. Si un tel produit commercial existait effectivement, le Groupe de travail mixte devrait en tenir dûment compte pour élaborer des solutions au problème de l'abandon.

3.38 Selon les États-Unis, tout cadre obligatoire futur concernant un régime de garantie financière devrait être efficace et fiable et ceci était essentiel pour fournir une aide et une protection réelles aux gens de mer.

3.39 La représentante des armateurs s'est déclarée surprise qu'un instrument financier ait été proposé. Lorsqu'elle avait négocié avec la plus grande banque norvégienne et les Clubs P & I, elle avait été informée que les Directives n'étaient pas assez précises pour être appliquées sous cette forme. Elles étaient trop larges et souples pour permettre de créer un instrument financier.

3.40 La délégation française a fait savoir au Groupe de travail mixte qu'elle avait été informée par des experts français en assurance qu'il existait des solutions possibles qui pourraient cependant poser des difficultés techniques, notamment en ce qui concerne la couverture des salaires non versés.

3.41 M. Parry a fait une présentation des propositions élaborées par la société Seacurus Ltd concernant une assurance pour abandon des gens de mer. Il a ensuite répondu aux questions des participants.

3.42 Au cours du débat qui a suivi la présentation de la société Seacurus, les points de vue ci-après ont été exprimés :

3.43 La représentante des armateurs a fait observer qu'il existait une solution obligatoire dans le cadre de la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT, une fois qu'elle aurait été adoptée et serait entrée en vigueur et qu'à son avis, un autre instrument n'était pas nécessaire.

3.44 Le représentant des gens de mer a répondu que l'élaboration de la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT présentait des lacunes et que certains aspects importants n'avaient pas été pris en compte. Par conséquent il était nécessaire d'élaborer au sein du Groupe de travail mixte des dispositions réglementaires, s'agissant en particulier des domaines qui n'étaient pas couverts par la future convention. Il a énuméré les principes à rendre obligatoires comme indiqué dans le document OMI/ILO/WGLCCS 6/3/5 et a prié les gouvernements de donner un avis sur les points de vue exprimés par les partenaires sociaux.

3.45 La représentante des armateurs a admis qu'il s'agissait d'une question difficile. Elle a estimé qu'il faudrait autant de temps pour élaborer une solution par l'intermédiaire de l'OMI, sur la base des Directives actuelles, que par l'intermédiaire de l'OIT et elle a évoqué un certain nombre de problèmes qui pourraient entraver l'évolution de la situation. Elle a aussi suggéré que les Secrétariats invitent l'IUMI à évaluer les propositions faites par la société Seacurus Ltd.

3.46 Elle a fait observer que Seacurus Ltd avait indiqué qu'il faudrait au moins mille navires pour que le régime proposé soit rentable et que le Groupe de travail mixte ne devrait pas se laisser influencer par des considérations commerciales. Elle a fait observer par ailleurs que puisque la règle 2.5 de la future convention consolidée stipulait qu'une garantie financière devait être fournie pour chaque navire, l'assurance n'était pas la seule option possible.

3.47 La délégation française a indiqué que la couverture d'assurance pourrait être offerte par le marché des assurances tant maritimes que non maritimes. Le Groupe de travail mixte devrait examiner s'il fallait recommander une assurance obligatoire étant donné qu'il s'agirait probablement d'une condition préalable nécessaire au fonctionnement du régime et que les

mécanismes du droit contractuel en matière d'assurance devraient s'appliquer à ce type de couverture.

3.48 La délégation du Royaume-Uni a fait remarquer que la question de savoir qui serait responsable de payer l'assurance continuait de poser des difficultés.

3.49 Le représentant des gens de mer a partagé l'avis de la délégation du Royaume-Uni selon lequel la vraie question était celle de savoir qui devrait payer l'assurance. Il a estimé que ce devrait être les armateurs plutôt que les gouvernements.

Examen et approbation de la base de données commune sur l'abandon des gens de mer, créée par le BIT et définition appropriée de l'expression "cas résolu"

3.50 Le représentant de l'OIT a présenté ensuite le document IMO/ILO/WGLCCS 6/3/4 qui attirait l'attention sur le processus ayant abouti à la création de la base de données actuelle et sur le fait que le Groupe de travail mixte devait arrêter les procédures opérationnelles pour éviter la présentation d'informations incorrectes.

3.51 La représentante des armateurs a convenu que la base de données était utile et a exprimé sa gratitude pour les travaux accomplis. Elle a admis que les cas résolus devraient pouvoir être aisément repérés en tant que tels dans la base de données et a pris note de la suggestion faite précédemment par le représentant de l'OIT, à savoir que les navires de pêche devraient être clairement identifiés. Elle a aussi demandé de prévoir un certain délai afin que les cas puissent être vérifiés avant d'être placés sur un site Web public.

3.52 Le représentant des gens de mer a estimé que bien que la procédure décrite dans le document de l'OIT soit intéressante, un délai trop long pourrait s'écouler jusqu'à la publication effective d'un cas d'abandon.

3.53 La représentante des armateurs a répondu qu'elle était satisfaite des mesures suggérées étant donné que l'ISF voulait s'assurer que les données introduites sur le site Web soient aussi exactes que possible. Dans son esprit, la base de données devait être axée davantage sur une démarche préventive en matière d'abandon plutôt que de servir à montrer du doigt et à jeter l'opprobre.

3.54 Le représentant des gens de mer a répondu que l'ITF estimait que les informations qu'elle décidait d'introduire dans la base de données concernant les cas d'abandon étaient suffisamment exactes pour être placées directement sur le site Web sans délai inutile.

3.55 La délégation française a confirmé que son gouvernement avait signalé deux cas et estimait que les renseignements communiqués devraient être rendus publics immédiatement.

3.56 La représentante des armateurs a craint que les diverses organisations intéressées n'aient pas suffisamment de temps pour vérifier les informations communiquées. Elle a toutefois admis que le nombre total de 40 jours pourrait probablement être réduit.

3.57 La délégation du Royaume-Uni a indiqué que les renseignements communiqués par les gouvernements devraient immédiatement figurer dans la base de données, sous réserve d'être revus ou supprimés au cas où ils ne seraient pas corrects.

3.58 M. Martin-Castex, Chef de la Section de l'application des instruments et de la coordination des activités PSC (OMI) a expliqué que les fonctions actuelles du système GISIS permettaient aux États fournissant des données de les entrer directement dans le système, ces informations n'étant toutefois rendues publiques qu'après avoir été validées par le Secrétariat. Il a suggéré que dans le cas de la base de données sur l'abandon des gens de mer, des ONG pourraient avoir un mot de passe pour introduire les données et les informations communiquées pourraient ensuite être validées par le Secrétariat de l'OMI et/ou le BIT. À l'issue d'un délai de quinze à vingt jours, les données pourraient être automatiquement validées et publiées.

3.59 Le représentant des gens de mer a insisté sur le fait que les cas d'abandon devraient être rendus publics immédiatement.

3.60 La délégation observatrice de la Norvège a fait observer qu'il était important d'élaborer une solution obligatoire. À cette fin, de plus amples travaux étaient nécessaires au niveau international.

3.61 Les délégations de Chypre, des États-Unis, de la France, de la Grèce, des Philippines et du Royaume-Uni ont indiqué que la situation actuelle concernant l'abandon n'était pas satisfaisante. Il fallait examiner plus avant la possibilité d'une solution obligatoire. Certains de ces gouvernements souhaitaient prendre en compte les décisions issues de la prochaine Conférence de l'OIT. Les principes énoncés dans le document IMO/ILO/WGLCCS 6/3/5 soumis par l'ITF/CISL pourraient servir de base utile à la suite des travaux.

3.62 La délégation observatrice de la Fédération de Russie a reconnu la nécessité d'élaborer un instrument international obligatoire qui traite de manière adéquate et exhaustive des problèmes liés à l'indemnisation en cas de lésions corporelles ou de décès des membres d'équipage et prévoit une garantie financière en cas d'abandon des membres d'équipage.

3.63 Cet instrument devrait être élaboré par l'OMI, compte tenu notamment de l'importance qu'elle attache dans son programme de travail au rôle de l'élément humain. Il a aussi rappelé à cet égard qu'en vertu de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982, l'État du pavillon exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon et que l'objectif d'un tel instrument obligatoire international était d'obliger les États du pavillon à fournir une garantie financière en cas d'abandon des membres d'équipage et une indemnisation en cas de décès ou de lésions corporelles. On pourrait atteindre un tel objectif en adoptant une convention internationale qui traiterait de ces deux problèmes. L'État du pavillon devrait donc être libre de choisir la forme particulière de la garantie financière. Parallèlement, une convention internationale pourrait aussi contenir des pratiques recommandées à l'intention de l'État du pavillon sur les différentes méthodes permettant de mettre en œuvre et d'appliquer les dispositions de la convention.

3.64 Il a indiqué que l'existence d'une garantie financière devrait être prouvée par la présence à bord d'un certificat. Ce certificat devrait être délivré par le fournisseur de la garantie et visé par l'État du pavillon. L'État du pavillon devrait être libre de choisir le mécanisme permettant de satisfaire à la règle conventionnelle et le certificat pourrait être visé par l'autorité compétente de l'État du pavillon ou par un organisme reconnu par cette autorité.

3.65 La délégation observatrice du Brésil a déclaré que le problème de l'abandon devrait être éliminé et qu'un instrument obligatoire devrait être élaboré compte tenu des décisions issues de la Conférence de l'OIT.

3.66 Le Groupe de travail mixte a admis que la situation actuelle n'était pas satisfaisante et qu'il devrait entreprendre l'élaboration d'une solution obligatoire, sous réserve des résultats des travaux de l'OIT.

Lésions corporelles ou décès des gens de mer

3.67 La représentante des armateurs a évoqué les observations qu'elle avait formulées précédemment au sujet du document IMO/ILO/WGLCCS 6/3. La question à l'étude était largement couverte par les dispositions du projet de convention de travail maritime consolidée et le document IMO/ILO/WGLCCS 6/3/3 apportait d'autres éclaircissements.

3.68 Le représentant des gens de mer a indiqué que ces arguments avaient déjà été avancés lors de sessions précédentes du Groupe de travail mixte qui avait estimé, à sa dernière session, qu'il fallait parvenir à une solution obligatoire. Il avait été tenu compte de cet accord dans les décisions du Conseil d'administration du BIT et du Comité juridique de l'OMI qui avait chargé le Groupe de travail mixte d'établir un instrument portant sur la question. L'argument avancé par les armateurs selon lequel les développements récents remettaient en cause ces décisions était infondé puisque les organes susmentionnés avaient été pleinement conscients de l'évolution du projet de convention du travail maritime consolidée et en avaient tenu compte dans leurs décisions. Pour faire avancer les débats, le Groupe de travail mixte devrait s'attacher à donner des orientations au Secrétariat pour qu'il puisse établir un projet de texte qui serait examiné à la prochaine session du Groupe de travail mixte. Le groupe des gens de mers avait soumis à cet effet le document IMO/ILO/WGLCCS 6/6/3 qui décrivait aux paragraphes 10 à 12 les éléments importants à inclure. Les paragraphes 13 à 15 contenaient des recommandations sur les mesures qui permettraient au Groupe de travail mixte de faire avancer les travaux, en constituant par exemple un groupe par correspondance.

3.69 La représentante des armateurs s'est référée au rapport sur les travaux de la cinquième session du Groupe de travail mixte et a fait observer que lors des débats sur le mandat du Groupe de travail mixte, il avait été dit qu'une solution obligatoire ne nécessitait pas obligatoirement la création d'un instrument autonome, mais pourrait aussi consister à ajouter des dispositions au projet de convention du travail maritime consolidée. Ces questions devraient être examinées et traitées dans ce sens lors de la prochaine Conférence internationale du Travail de l'OIT (Session maritime) en février 2006, étant donné qu'il s'agissait d'une question ayant trait au travail. Elle a ajouté qu'il ne serait pas possible d'inclure simplement le texte des directives dans la Convention du travail maritime consolidée. Le titre 4 comportait déjà un texte adéquat et il pourrait être possible d'étoffer encore ce texte si la Conférence le jugeait nécessaire. Le titre 4 de la Convention du travail maritime consolidée était la section appropriée pour traiter de cette question.

3.70 Le représentant du International Group of P&I Clubs a fait observer qu'à sa quatre-vingt-huitième session, le Comité juridique n'avait pas tranché la question de savoir si la solution devrait être obligatoire ou non.

3.71 La délégation observatrice de la Fédération de Russie a insisté sur la nécessité d'élaborer une solution obligatoire au sein de l'OMI. Cette délégation a suggéré que le Groupe de travail mixte fasse une recommandation au Comité juridique pour qu'il entame les travaux sur le projet de texte de l'instrument obligatoire.

3.72 Le représentant des gens de mer a souligné que la décision avait déjà été prise et que les décisions du Comité juridique de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT avaient été claires. La recommandation du Groupe de travail mixte tendant à entreprendre l'élaboration d'un instrument obligatoire avait été entérinée.

3.73 La délégation française a suggéré que le Groupe de travail mixte commence à élaborer le contenu du futur instrument obligatoire à partir des principes énoncés dans le document IMO/ILO/WGLCCS/6/3/5, qui avait été soumis par l'ITF/CISL.

3.74 La représentante des armateurs a fait observer que lorsque les Directives avaient été soumises au Comité juridique de l'OMI, plusieurs gouvernements avaient déclaré qu'ils n'avaient pas l'intention de les appliquer. Les réglementations nationales existantes étaient très diverses; par ailleurs, les critiques à l'encontre des Clubs P&I n'étaient pas justifiées, car son groupe avait de nombreuses raisons de penser que les Clubs P&I offraient une solution satisfaisante au problème. Son groupe avait déjà souligné lors de la dernière session qu'il n'était pas nécessaire de créer un instrument et avait estimé que la Convention du travail maritime consolidée constituait le véhicule approprié.

3.75 Le représentant du International Group of P&I Clubs a souligné que l'International Group avait participé activement aux travaux du Groupe de travail mixte. Il a mentionné à cet égard les documents soumis aux sessions précédentes. À titre de mise en garde, il a signalé qu'une solution obligatoire pourrait être en contradiction avec les travaux effectués au sein de l'OIT.

3.76 Le Président a fait savoir qu'il était dans l'intérêt commun des partenaires sociaux de résoudre le problème. Plutôt que d'être en conflit, les travaux effectués au sein de l'OMI et de l'OIT étaient complémentaires. Il a invité le Groupe de travail mixte à réfléchir aux travaux à accomplir et à donner des orientations appropriées aux Secrétariats pour leur permettre de produire un document à la prochaine session. Cela pourrait être fait dans l'attente des résultats des travaux de l'OIT.

3.77 Les délégations de la France, des États-Unis et des Philippines ont appuyé cette intervention. Le groupe des gens de mer, ainsi que les délégations observatrices du Brésil, de la Fédération de Russie et des Pays-Bas ont aussi appuyé l'intervention du Président.

3.78 En réponse à une question du groupe des armateurs, le Président a précisé que le Secrétariat élaborerait, en vue de la prochaine session, un document contenant les éléments à examiner et à inclure éventuellement dans une solution à long terme.

Débat concernant la base de données (suite)

3.79 Le Président est revenu à la discussion concernant la base de données, dont il est rendu compte dans le document IMO/ILO/WGLCCS/WP.2.

3.80 La représentante des armateurs a demandé des éclaircissements au sujet des expressions "appropriate organisation" et "interested parties". Elle a aussi fait savoir qu'un délai de moins de 15 jours ouvrables à l'alinéa 4 n'était pas acceptable. Elle a estimé par ailleurs que le rôle attribué à l'Organisme notifiant le cas d'abandon renforçait trop sa position. Il était nécessaire de disposer de temps pour évaluer les informations communiquées, voire pour justifier l'inclusion de ces renseignements comme constituant un cas d'abandon.

3.81 La représentante des armateurs a demandé une explication sur ce qui se passerait en cas de désaccord. Elle a aussi proposé que l'expression "appropriate organisations" vise seulement l'ICMA et Apostleship of the Sea. À la suite des explications données par le représentant de l'OIT, elle est convenue que d'autres organismes s'occupant de la protection des gens de mer pourraient aussi être inclus.

3.82 Le représentant des gens de mer a indiqué que le document WP.2 était acceptable à son groupe et a ajouté qu'il devrait être rendu compte des divergences de vues dans la base de données. Il a suggéré que l'expression "all interested parties" s'entende de toutes les organisations bénéficiant d'un statut reconnu auprès de l'OIT ou de l'OMI.

3.83 Le représentant des armateurs a partagé l'avis de la représentante des gens de mer sur cette dernière question.

3.84 La délégation grecque s'est enquis de la manière dont les parties intéressées seraient informées du moment à partir duquel le délai de dix jours commence. Le Secrétariat a répondu qu'il informerait les parties intéressées par les moyens appropriés.

3.85 La représentante des armateurs a réaffirmé que le délai prévu pour vérifier les renseignements devrait se limiter à un maximum de quinze jours, pour des raisons pratiques tenant, notamment, à la disponibilité du personnel. Le groupe des gens de mer a élevé des objections considérant que ce délai était beaucoup trop long et qu'il fallait alléger les souffrances des membres d'équipage dès que possible. La représentante des armateurs a expliqué que ce délai de quinze jours ouvrables représentait un maximum qui ne serait pas nécessairement appliqué.

3.86 La délégation chypriote a estimé qu'un délai de un ou deux jours devrait être suffisant.

3.87 Le représentant des gens de mer a rappelé que l'OMI avait d'autres bases de données dans lesquelles l'ICS et BIMCO introduisaient régulièrement des données et n'avait jamais fait part de la nécessité d'un tel délai. Dix jours ouvrables étaient suffisants.

3.88 La délégation des Philippines a fait observer que son pays aimerait que les renseignements communiqués soient rendus publics immédiatement mais que pour faire preuve de bonne volonté dans le présent débat, elle était prête à accepter un délai maximum de dix jours ouvrables.

3.89 Le groupe des armateurs a maintenu sa position, à savoir qu'un délai de quinze jours était approprié pour passer en revue les cas cités et y donner suite.

3.90 Le Président du Groupe de travail mixte a récapitulé le débat comme suit :

3.91 S'agissant de la procédure à suivre pour l'exploitation de la base de données sur les cas signalés d'abandon des gens de mer et à l'issue de l'examen du document IMO/ILO/WGLCCS 6/WP.2, la procédure ci-après devrait être adoptée, sous réserve d'une révision à la prochaine session du Groupe de travail mixte et compte tenu de l'expérience acquise :

- .1 un État Membre ou une organisation accréditée auprès de l'OIT ou de l'OMI communique des informations au BIT concernant un ou plusieurs cas d'abandon, à l'aide du formulaire figurant à la page 4 de l'annexe 1 du document

IMO/ILO/WGLCCS 5/3 et accessible par hyperlien depuis la page d'accueil de la base de données;

- .2 l'OIT communique ces informations à l'OMI pour qu'elle vérifie les données concernant le No OMI, le pavillon, le type de navire, la compagnie et le propriétaire inscrit;
- .3 l'OMI renvoie les informations (modifiées, le cas échéant) au BIT; et
- .4 à l'issue de consultations entre l'OMI et le BIT, les informations sont placées sur un site Web d'accès restreint, c'est-à-dire non public et accessible à l'aide d'un mot de passe. Les parties intéressées sont ensuite informées des nouvelles données introduites et auraient alors la possibilité de fournir un complément d'information dans un délai de dix jours à l'expiration duquel les informations seraient diffusées et rendues publiques. Il pourrait être rendu compte, le cas échéant, des différents points de vue.

3.92 Cette procédure a été approuvée, après l'acceptation d'une proposition de la représentante des armateurs selon laquelle tout complément d'information pertinent reçu à l'issue du délai de dix jours ouvrables serait placé sur le site Web public.

3.93 Le Groupe de travail mixte a ensuite examiné l'expression "resolved case" utilisée dans la base de données sur les cas d'abandon.

3.94 La délégation grecque a demandé des éclaircissements au sujet de l'expression "representative organisations".

3.95 Le représentant des gens de mer a indiqué que l'alinéa 2 iii) de l'annexe du document IMO/ILO/WGLCCS 6/3/4 lui posait des difficultés et a estimé qu'il devrait être supprimé. L'expression "wage arrears" pourrait être complétée de manière utile par l'emploi d'autres termes tels que ceux figurant dans la résolution A.930(22) ou par une expression telle que "and any contractually accrued entitlements".

3.96 La représentante des armateurs a suggéré d'utiliser le terme "remuneration".

3.97 La représentante des armateurs a craint que les Directives ne soient considérées comme faisant partie de la base de données. Les délégations de la France et des États-Unis ont fait observer que les Directives avaient été précédemment adoptées non seulement par le Groupe de travail mixte mais aussi par l'OMI et l'OIT.

3.98 Le Président a précisé que bien que les Directives ne soient pas obligatoires, le libellé qu'elles contenaient pourrait être toutefois utilisé.

3.99 La représentante des armateurs a ensuite fait remarquer qu'à son avis des aspects liés aux Directives avaient été introduits "en douce" dans le texte actuel; le représentant des gens de mer a assuré la réunion qu'il n'avait pas d'idée derrière la tête en se référant aux Directives.

3.100 S'agissant de l'expression "resolved case" utilisée dans la base de données sur les cas d'abandon, le Président a récapitulé le débat comme suit : un cas d'abandon serait considéré comme étant résolu si, et uniquement si, le BIT a reçu des indications claires de l'État Membre ou de l'organisation ayant communiqué à l'origine les informations que :

- i) tous les membres d'équipage ont été effectivement rapatriés; et
- ii) la totalité de la rémunération et des prestations contractuelles dues ont été versées et dûment reçues par tous les membres d'équipage.

3.101 Le Groupe a ensuite discuté de la méthode à suivre pour afficher les "cas résolus" par opposition aux "cas non résolus".

3.102 La représentante des armateurs a demandé que l'on puisse facilement distinguer les cas controversés en utilisant, par exemple, une couleur différente.

3.103 Le représentant des membres des gens de mer a rappelé qu'il était nécessaire de faciliter les recherches.

3.104 Lors du débat qui a suivi, la délégation grecque, ainsi que les partenaires sociaux ont formulé diverses suggestions pratiques.

3.105 S'agissant de la méthode proposée pour afficher les "cas résolus", par opposition aux "cas non résolus", le Président a procédé à la récapitulation suivante :

3.106 Le Secrétariat s'assurerait que les informations affichées permettent de faire une distinction nette entre les "cas résolus" par opposition aux "cas non résolus" et qu'une troisième catégorie de cas serait ajoutée, à savoir "cas controversés", qui serait aussi clairement mise en évidence.

3.107 Le Groupe a ensuite discuté d'une date éventuelle à laquelle les informations pourraient être supprimées après qu'un cas a été résolu.

3.108 La représentante des armateurs a fait savoir que cela ne lui posait pas de problème majeur dans la mesure où les cas controversés et les cas résolus étaient clairement identifiés.

3.109 Le représentant des gens de mer a indiqué qu'il ne voyait pas la nécessité de supprimer ce type de données. Les délégations française et chypriote ont partagé ce point de vue étant donné que ces informations constituaient des données publiques. La délégation française a précisé que les antécédents étaient nécessaires pour suivre la situation et pourraient être utiles aux assureurs.

3.110 En réponse à une question de la représentante des armateurs concernant le changement éventuel de propriétaire du navire, les délégations chypriote et française ont estimé que le nom du propriétaire importait plus que le nom du navire.

3.111 S'agissant de la date à laquelle les informations pourraient être supprimées après qu'un cas a été résolu, le Président a récapitulé le débat comme suit : il a été décidé que, pour l'instant, aucune information ne devrait être supprimée après qu'un cas a été résolu et que la question serait réévaluée par le Groupe de travail mixte à la prochaine session compte tenu de l'expérience acquise.

3.112 Le débat sur la base de données a été ainsi conclu.

Lésions corporelles ou décès des gens de mer (suite)

3.113 Le Groupe de travail mixte est ensuite revenu à l'examen des éléments à inclure dans un document qui serait préparé par le Secrétariat, éléments qui pourraient faire partie d'une solution à long terme des problèmes en jeu en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer.

3.114 La représentante des armateurs a souligné que son groupe ne souhaitait pas que les navires de pêche soient inclus dans la solution à long terme. Elle a expliqué que son groupe ne représentait pas les propriétaires de navires de pêche et ne pouvait s'exprimer au nom du secteur de la pêche ou rendre des comptes à son égard. Si les navires de pêche devaient être inclus, il faudrait que l'Organisation internationale des employeurs (OIE) participe au débat.

3.115 Le représentant des gens de mer a rappelé au Groupe de travail mixte la décision qu'il avait prise à sa dernière session. Afin que le Groupe de travail mixte puisse aller de l'avant, son groupe avait énuméré les éléments importants au paragraphe 12 du document IMO/ILO/WGLCCS 6/3/6. Il a encouragé les Gouvernements Membres à faire part de leur position, étant donné que leurs avis sur ces questions étaient très importants.

3.116 La délégation française a fait observer qu'il était aussi nécessaire de décider si la solution à long terme devrait être incorporée dans le projet de convention du travail maritime consolidée de l'OIT, dans un nouveau traité de l'OMI, ou dans un traité existant. Les principaux éléments à examiner étaient les suivants : notification du retrait de la couverture, pas d'annulation rétroactive de la couverture, action directe et prompt versement de l'indemnisation.

3.117 La délégation observatrice de la Norvège a recommandé que la solution à long terme encourage les bonnes pratiques. Elle a suggéré d'ajouter la présentation d'un certificat aux éléments mentionnés par la délégation française.

3.118 La délégation des Philippines a partagé l'avis des orateurs précédents en ce qui concerne les éléments importants, à savoir le prompt règlement des créances et la notification aux gens de mer du retrait de la couverture. Elle a aussi fait savoir que la législation nationale des Philippines couvrait les navires de pêche effectuant des voyages internationaux, y compris la responsabilité des armateurs en cas de lésions corporelles et de décès des gens de mer, comme spécifié dans le contrat de travail.

3.119 La délégation des États-Unis a indiqué que, conformément au mandat du Groupe de travail mixte, il était essentiel que la solution à long terme qui serait éventuellement adoptée ne sape, ni ne compromette les droits ou les recours existants des gens de mer. La délégation observatrice des Pays-Bas a appuyé cette intervention.

3.120 La représentante des armateurs a prévenu les Gouvernements Membres que les prescriptions proposées par les gens de mer pourraient avoir comme conséquence d'exclure l'option d'une couverture par les Clubs P&I. Ces clubs fonctionnaient bien depuis de nombreuses années et leur bilan était excellent. La liste des éléments énumérés dans le document IMO/ILO/WGLCCS 6/3/6 représentait les questions les plus difficiles à résoudre dans ce domaine et exigeait une connaissance approfondie des assurances. La plupart des armateurs se trouveraient confrontés à des problèmes considérables si la couverture P&I n'était plus une option possible; or, les suggestions du groupe des gens de mer pourraient justement engendrer une telle situation. D'autres assureurs rencontreraient aussi le même problème. Les paiements provisoires, par exemple, étaient toujours problématiques, même pour les assureurs "normaux". D'après ce qu'elle savait, les compagnies d'assurance avaient mis souvent beaucoup de temps pour traiter les

créances nées de lésions corporelles en vue de déterminer la validité de la créance et le montant à régler. De même, le concept de l'action directe était problématique étant donné qu'il excluait une couverture collective. En revanche, des accords conclus entre la compagnie de navigation et la compagnie d'assurance dans l'intérêt d'une tierce partie devraient être possibles. En réalité, les différences entre la couverture P&I et celle fournie par un assureur normal n'étaient pas si grandes. Cela s'appliquait aussi aux cas que le groupe des gens de mer essayait de résoudre en introduisant une prescription en matière de notification; par rapport à une assurance "normale", une couverture P&I était plus robuste. De même, le fait d'exiger la présentation d'un certificat était un aspect qui ne faisait pas normalement partie de la pratique usuelle des assureurs et qui n'existait généralement pas dans le cas d'arrangements collectifs. Il lui semblait que le groupe des gens de mer et les gouvernements surestimaient les avantages d'une assurance "normale" par rapport à une couverture P&I. L'expérience montrait généralement que les Clubs P&I étaient fiables et que le secteur y avait largement recours étant donné qu'ils traitaient promptement les créances et créaient beaucoup moins de problèmes que les assureurs "normaux".

3.121 Un autre représentant des armateurs a ajouté que le Groupe de travail mixte devrait toujours se demander qui seraient l'assureur et l'assuré. S'il n'était pas précisé que le marin était le bénéficiaire, il rencontrerait les mêmes problèmes juridiques, qu'une couverture P&I ou une assurance "normale" ait été choisie. Le problème fondamental était dû au fait que le groupe des gens de mer n'était pas satisfait du délai requis pour que les Clubs P&I valident les créances; il ne réalisait toutefois pas que ce même délai serait également nécessaire si une couverture "normale" avait été choisie. Se référant à la présentation de la société Seacurus Ltd, il a fait observer que le mécanisme proposé (primes annuelles et payées à l'avance) pourrait facilement créer des problèmes analogues. Au cas où un marin embarquerait à bord d'un navire au milieu de la durée de validité d'une police d'assurance et que son séjour se prolongeait à bord, il ne serait pas couvert si la police n'était pas renouvelée pour l'année suivante.

3.122 La délégation française a informé le Groupe de travail mixte qu'en vertu de la législation française, une action directe contre l'assureur de la responsabilité était admissible.

3.123 Le représentant du International Group of P&I Clubs a réaffirmé que sur une période de six ans (1995-2001), les Clubs avaient versé des indemnités d'un montant supérieur à US\$1,6 milliard au titre de plus de 80 000 créances. Les Clubs n'avaient pas eu recours par le passé à la règle du retrait rétroactif et à la règle "payer pour être payé", dans le cas de créances contractuelles valables pour mort, lésions corporelles et maladie et le International Group avait l'intention de poursuivre cette démarche. Cela prouvait que les règles des Clubs ne constituaient pas d'obstacle au règlement de ces créances. Le International Group of P&I Clubs est composé de mutuelles et les règles des Clubs visent au premier chef à maintenir des normes élevées parmi les membres des Clubs. Les Clubs étant des assureurs et non des armateurs, ils ne pourraient satisfaire à la prescription en vertu de laquelle chaque marin à bord d'un navire doit être informé de l'expiration de la garantie couvrant le navire. Il a aussi signalé qu'une certification du type CLC, si elle était adoptée, exigerait que les États vérifient la viabilité financière des prestataires de la garantie financière ce qui pourrait être problématique, notamment si les prestataires étaient des assureurs nationaux ayant leur siège dans d'autres juridictions.

3.124 La délégation observatrice de la Fédération de Russie a fait savoir au Groupe de travail mixte que son pays avait une grande expérience dans le domaine de la réglementation de la sécurité sociale. Jusqu'en 1998, la législation nationale de la Fédération de Russie reposait sur l'obligation des employeurs de verser des indemnités en cas de lésions corporelles ou de décès de leurs employés. Or, à la suite de la libéralisation de l'économie russe en 1998, la pratique a révélé l'inefficacité du système. Depuis 1998, tous les employeurs de la Fédération de Russie

contribuent à un fonds national, qui joue le rôle d'assureur dans le cadre du régime de sécurité sociale et qui verse effectivement une indemnisation en cas d'accident. Elle a fait savoir que le système russe offrait l'exemple d'un régime d'assurance ayant fait ses preuves et qu'une solution internationale pourrait être fondée sur les mêmes principes.

3.125 La délégation observatrice du Brésil a indiqué qu'une solution obligatoire garantissant la fourniture d'une garantie financière aux gens de mer en cas d'accident était nécessaire et que cette solution devrait faire l'objet d'un instrument de l'OMI.

3.126 Le représentant des gens de mer a souligné que les arguments avancés par l'International Group n'étaient pas nouveaux et qu'il s'était pourtant avéré dans d'autres circonstances que des problèmes qui semblaient insurmontables pouvaient être résolus. L'OMI avait déjà une expérience en matière de responsabilité directe pour couvrir les déversements d'hydrocarbures, les passagers et leurs bagages et les éléments énumérés dans le document IMO/ILO/WGLCCS 6/3/6 étaient repris de ces instruments. Il a donc suggéré que l'OMI fournisse au Groupe de travail mixte à sa prochaine session un bref aperçu de la manière dont ces questions avaient été réglées dans les instruments existants de l'OMI.

3.127 La représentante des armateurs a admis que, tout comme les gens de mer, elle avait l'impression que tous ces arguments avaient été examinés lors de sessions antérieures, ce qui révélait qu'il y avait des divergences d'opinion sur la meilleure façon de résoudre le problème. Lorsqu'il préparerait un document pour la prochaine session, sur les éléments à inclure dans une solution s'inscrivant dans la durée, le Secrétariat devrait donc s'attacher à énumérer uniquement les points soulevés au cours des débats.

3.128 Le représentant des gens de mer a indiqué qu'il avait été inutile que le groupe des armateurs prenne la défense des Clubs P&I étant donné que le document IMO/ILO/WGLCCS 6/3/6 n'avait pas été rédigé pour critiquer les Clubs. Son groupe avait simplement essayé de décrire succinctement les éléments qui devraient figurer dans une solution à long terme. Son groupe n'avait pas laissé entendre que les Clubs n'offraient pas un service précieux à la communauté maritime mais puisque le Groupe de travail mixte traitait d'un créneau particulier, il avait été indiqué à la cinquième session qu'il fallait soit changer les règles, soit combler les lacunes par d'autres moyens. La présentation faite par la société Seacurus Ltd laissait entendre qu'il s'agissait d'une option; par ailleurs, le groupe des gens de mer savait que lorsqu'ils étaient mis à l'épreuve, les Clubs P&I avaient fait preuve d'efficacité. Son groupe n'avait pas de préférence pour un prestataire plutôt qu'un autre mais voulait s'assurer que la solution à laquelle l'on aboutirait soit acceptable. La discussion sur le point de savoir si les Clubs P&I seraient en mesure de satisfaire aux éléments présentés dans le document IMO/ILO/WGLCCS 6/3/6 était hors propos et ne permettait pas d'avancer vers une solution. Il a fait observer que jusqu'ici aucun gouvernement n'avait adopté de position à cet égard et il a suggéré que le Groupe de travail mixte se concentre sur la question de l'exécution.

3.129 Le Groupe de travail mixte a prié le Secrétariat de préparer, en vue de sa prochaine session, un document énumérant les éléments à inclure dans une solution à long terme et un autre document énumérant les éléments inscrits dans les régimes de responsabilité et d'indemnisation existants qui avaient été mis au point par l'OMI.

4 *Révision éventuelle du mandat du Groupe de travail mixte*

4.1 Le Groupe de travail mixte a décidé de revoir son mandat, sous réserve de l'approbation du Conseil d'administration du BIT et du Comité juridique de l'OMI; le texte du mandat modifié figure à l'annexe 1 du présent rapport.

5 *Divers*

5.1 Aucune question n'a été soumise sous ce point de l'ordre du jour.

6 *Adoption du rapport*

6.1 Le Groupe de travail mixte a approuvé son rapport sur les travaux de la sixième session, tel qu'il figure dans le présent document.

ANNEXE 1**MANDAT RÉVISÉ POUR LA POURSUITE DES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL *AD HOC* MIXTE OMI/OIT D'EXPERTS SUR LA RESPONSABILITÉ ET L'INDEMNISATION À L'ÉGARD DES CRÉANCES POUR MORT, LÉSIONS CORPORELLES ET ABANDON DES GENS DE MER**

- 1 Le Groupe de travail *ad hoc*/mixte OMI/OIT d'experts devrait poursuivre l'examen de la question de la garantie financière pour l'indemnisation des membres d'équipage/gens de mer et des personnes à leur charge, en cas de lésions corporelles, de mort ou d'abandon.
- 2 Ce faisant, le Groupe de travail mixte devrait tenir compte des instruments pertinents de l'OMI et de l'OIT, notamment ceux en cours de révision ou devant être adoptés dans un avenir proche.
- 3 Le Groupe de travail mixte devrait continuer à suivre de près le problème de l'abandon des membres d'équipage/gens de mer en tenant compte de tous les renseignements pertinents, y compris les solutions techniques disponibles pour la garantie financière.
- 4 Le Groupe de travail mixte devrait mettre au point des solutions viables à long terme pour résoudre le problème de la garantie financière en ce qui concerne l'indemnisation en cas de mort ou de lésions corporelles [et d'abandon.]
- 5 Il devrait formuler à sa prochaine session des recommandations appropriées à l'intention du Comité juridique de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT.

ANNEXE 2

**LISTE DES DOCUMENTS SOUMIS À LA SIXIÈME SESSION
DU GROUPE DE TRAVAIL MIXTE**

1 *Opening of the session*2 *Adoption of the Agenda*

IMO/ILO/WGLCCS 6/1 ILO and IMO Secretariats Provisional Agenda

3 *Examination of the issue of financial security for crew members/seafarers and their dependants with regard to compensation in cases of personal injury, death and abandonment, taking into account the relevant IMO and ILO instruments, including those currently under review or likely to be adopted in the near future*

IMO/ILO/WGLCCS 6/3 Shipowners' Group Discusses the abandonment database and questions the need for a mandatory instrument

IMO/ILO/WGLCCS.6/3/1 ILO and IMO Secretariats Synopsis of replies to the questionnaires on the implementation of resolution A.930(22) and related guidelines

IMO/ILO/WGLCCS 6/3/2 Shipowners' Group Discusses the problem of repatriation following abandonment

IMO/ILO/WGLCCS 6/3/3 Shipowners' Group Discusses the issue of Protecting seafarers' wages after abandonment

IMO/ILO/WGLCCS 6/3/4 ILO Contains information on the Joint Database on abandonment of seafarers and suggestions for its operation

IMO/ILO/WGLCCS 6/3/5 ITF/ICFTU Discusses options for a long-term sustainable solution to address the problem of financial security for abandoned crew members

IMO/ILO/WGLCCS/6/3/6	ITF/ICFTU	Contains proposals for a sustainable solution to address the problem of compensation in cases of personal injury to or death of crew members
IMO/ILO/WGLCCS/6/3/7	ITF/ICFTU	Lists cases of abandonment brought to the attention of the between 30/11/2004 and 30/6/2005
IMO/ILO/WGLCCS/6/3/8	ITF/ICFTU	Comments on document IMO/ILO/WGLCCS 6/3/8
IMO/ILO/WGLCCS/INF.1	IMO Secretariat	List of participants
IMO/ILO/WGLCCS/INF.2	United Kingdom	Proposals concerning seafarer abandonment insurance developed Seacurus Ltd.
IMO/ILO/WGLCCS/WP.1	ILO and IMO Secretariats	Synopsis of the two additional responses to the questionnaire on monitoring of resolutions and guidelines concerning provision of financial security in cases of abandonment
IMO/ILO/WGLCCS/WP.2	ILO and IMO Secretariats	Suggested procedure to be followed for the operation of the database on reported incidents of abandonment of seafarers

4 *Possible revision of the Joint Working Group's terms of reference*

No documents submitted

5 *Any other business*

No documents submitted

6 *Adoption of the draft report*

IMO/ILO/WGLCCS 6/WP.3

ILO and IMO Secretariats

Draft report of the
Joint Working Group

IMO/ILO/WGLCCS 6/6

ILO and IMO Secretariats

Report of the Joint
Working Group

ANNEXE 3**LIST OF PARTICIPANTS**

Chairman: Mr. J.-M. Schindler
(France)

Vice-Chairpersons: Mrs. E. Midelfart
(Shipowners' Representative)

Mr. B. Orrell
(Seafarers' Representative)

ILO PARTICIPANTS**SHIPOWNERS' MEMBERS**

Mr. R. Guy (ISF)
Mrs. E. Midelfart (Norway)
Ms. N. Wiseman (ISF)
Mr. T. Springett
Mr. G. Koltsidopoulos
Mr. D. Lindemann

E-MAIL ADDRESSES

richard.guy@marisec.org
edith.midelfart@rederi.no
isf@marisec.org
tim.springett@british-shipping.org

SEAFARERS MEMBERS

Mr. Brian Orrell
Mr. Agis Tselentis
Mr. G. Oca
Mr. M.J.L. Abad
Mr. S. Buckman

borrell@numast.org

administrator@porg.gov.ph

Advisers

Mr. J. Whitlow (ITF)
Mr. J. Bainbridge (ITF)
Mr. W.D. Eglinton (SIU)
Miss K. Higginbottom (ITF)
Ms. Miren Del Olmo (ITF)

whitlow_jon@itf.org.uk

IMO PARTICIPANTS

MEMBER GOVERNMENTS

E-MAIL ADDRESSES

CYPRUS

Capt. P. Pacoutas

ppacoutas@dms.mgw.gov.cy

FRANCE

M. J.-M. Schindler

jean-marc.schindler@equipement.gouv.fr

M. F. Joret

fabien.joret@equipement.gouv.fr

M. C. Hubner

christian.hubner@axa-corporatesolutions.com

GHANA

Mr. B. Owusu-Mensah

GREECE

Cdr. (HCG) G. Boumpopoulos

dner@yen.gr

PHILIPPINES

Mr. N.F. Ferrer

nferrer@dfa.gov.ph

Miss R.D. Baldoz

Mrs. M.B. Ricafort

minoiber@yahoo.com

UNITED KINGDOM

Mr. D. Milroy

david.milroy@dft.gsi.gov.uk

Capt. T. Brown

tbrown@seacurus.com

Mr. N. Maddalena

Mr. R. Garrat

Mr. P. Parry

Mr. I. Elias

UNITED STATES

Mr. W.D. Eglinton

beglinton@seafarers.org

Lt. Cdr. C. Darr

c.darr@comdt.uscg.mil

Mr. P. Bonner

Bonner@freehill.com

Mr. D. Stevenson

csr@seamenschurch.org

OBSERVER GOVERNMENTS

ANGOLA

Mrs. R.B.F. Sobrinho

BAHAMAS

Ms. J. Francis
Miss K. Nottage

BRAZIL

Capt. L.F. Resano resano@cnbe.mar.org.uk
Mr. W. Lázaro Ribeiro Junior
Capt. D. Santos Pinheiro darlei@mar.org.uk

INDONESIA

Mr. H. Prasetyo herupras2208@yahoo.co.uk

JAPAN

Mr. N. Yamagami noriyoshi.yamagami@mofago.jp
Mr. W. McKnight

LIBERIA

Capt. A.E. Hill ahill@liberianpm.org.uk

MARSHALL ISLANDS

Capt. D. Bruce djfbruce@hotmail.com

NETHERLANDS

Mrs. I. van Gasteren ingeborg.van.gasteren@minvenw.nl

NORWAY

Mr. G.T. Smefjell
Miss U.C. Lem

unn.lem@sjofartsdir.no

PANAMA

Mr. A. Dominguez

adominguez@panamauk.org

RUSSIAN FEDERATION

Mr. I.M. Ponomarev
Mrs. T. Parshchikova
Mrs. E. Shchuzova
Mr. N. Yashnikov
Mr. Y.A. Karev

parschchikovaTE@mintrans.ru
shchuzovaEV@mintrans.ru
yashnikovNP@mintrans.ru
karevYA@mintrans.ru

SAUDI ARABIA

Mr. B. Al-Rowaili

barad.rowaili@aramco.com

SPAIN

Mr. G. Permanyer Cuadrado

ASSOCIATE MEMBERS

HONG KONG, CHINA

Mr. WK Lee

wk_lee@hketolondon.gov.hk

NON GOVERNMENTAL ORGANIZATIONS

INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION (ISF)

Mr. R. Guy (ISF)
Mrs. E. Midelfart (Norway)
Ms. N. Wiseman (ISF)
Mr. T. Springett
Mr. G. Koltsidopoulos
Mr. D. Lindemann
Capt. W. McKnight

richard.guy@marisec.org
edith.midelfart@rederi.no
isf@marisec.org
tim.springett@british-shipping.org

INTERNATIONAL CONFEDERATION OF FREE TRADE UNIONS (ICFTU)

Mr. J. Whitlow (ITF) whitlow_jon@itf.org.uk
Mr. J. Bainbridge (ITF)
Miss K. Higginbottom (ITF)
Ms. Miren Del Olmo (ITF)

INTERNATIONAL COLLECTIVE IN SUPPORT OF FISHWORKERS (ICSF)

Mr. J. Smith jamesmith@dub-internet.fr

INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS (IFSMA)

Capt. L. Kovats
Capt. R. MacDonald HQ@ifsma.org

INTERNATIONAL GROUP OF P AND I ASSOCIATIONS (P AND I)

Mr. H. Hurst secretariat@internationalgroup.org.uk

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS ASSOCIATION (ISSA)

Mr. S. Eade issa@dial.pipex.com

INTERNATIONAL CHRISTIAN MARITIME ASSOCIATION (ICMA)

The Reverend Canon K. Peters justice@missiontoseafarers.org
Dr. J. Kanq
Rev. J. Laasio jaakko.laasio@merimieskirkko.fi
Commodore C. York

JOINT SECRETARIAT

ILO

Mr. J.-Y. Legouas, Senior Maritime Specialist
Mr. M.G. Hahn, Legal Officer
M. X. Marill, Assistant to the tripartite delegation

IMO

Dr. R.P. Balkin, Director, Legal Affairs and External Relations Division

Mr. G. Librando, Head, Treaties and Rules Section, Sub-Division for Legal Affairs, Legal Affairs and External Relations Division

Ms. G. Gibson, Senior Depositary and Administrative Officer, Sub-Division for Legal Affairs, Legal Affairs and External Relations Division

Ms. N. Ünlü, Legal Officer, International Maritime Law and Technical Co-operation Section, Sub-Division for Legal Affairs, Legal Affairs and External Relations Division

Mrs. M.N. Mbanefo, Director, Conference Division

Mr. A. Garofalo, Deputy Director/Head, Conference Section, Conference Division

Mr. F. van Tongerlooy, Head, Documents Section, Conference Division
