

**POUR DÉCISION**

CINQUIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

Rapport du Directeur général**Premier rapport: Rapport du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime**

1. A sa 290^e session (juin 2004), le Conseil d'administration a approuvé la création d'un groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime, composé de huit experts gouvernementaux devant être désignés par l'Organisation maritime internationale (OMI) et de quatre experts armateurs et quatre experts gens de mer devant être désignés par l'OIT après consultation du secrétariat de leurs groupes respectifs. Le Comité juridique de l'OMI a désigné huit Etats membres (Chine, Egypte, Etats-Unis, Grèce, Nigéria, Panama, Philippines et Turquie), étant entendu que n'importe quel autre gouvernement pourrait assister aux réunions en qualité d'observateur. Le mandat du groupe de travail a été approuvé par le Conseil d'administration du BIT à sa 291^e session (novembre 2004) et par le Comité juridique de l'OMI à sa 89^e session (25-29 octobre 2004).
2. Le groupe de travail a tenu sa première session du 17 au 19 janvier 2005. Il a jugé prématuré d'envisager de produire à cette occasion des directives valables mais est convenu de l'adoption d'une résolution insistant sur les préoccupations de l'ensemble du secteur maritime dans ce domaine. Le Conseil d'administration du BIT a approuvé cette résolution à sa 292^e session (mars 2005). Le Comité juridique de l'OMI l'a aussi approuvée.
3. Le groupe de travail a tenu sa deuxième session au siège de l'OMI, à Londres, du 13 au 17 mars 2006. Il a élaboré des directives détaillées ainsi qu'un projet de résolution (voir à l'annexe I le document LEG 91/5 de l'OMI). Le rapport de la session (document LEG 91/5/1 de l'OMI) figure à l'annexe II.
4. Compte tenu de l'augmentation constante du nombre de cas d'incrimination des gens de mer, le groupe de travail a suggéré que les directives, si elles sont adoptées, soient promulguées par l'OIT et l'OMI à compter du 1^{er} juillet 2006.
5. Le Comité juridique de l'OMI a adopté la résolution et les directives à sa 91^e session, qui s'est tenue à Londres du 24 au 28 avril 2006. Il a par ailleurs décidé de renvoyer à sa prochaine session (16-20 octobre 2006) l'examen du projet de mandat destiné à permettre au groupe de travail de poursuivre ses activités.

6. Le Conseil d'administration voudra sans doute:

- i) prendre note des informations fournies;**
- ii) approuver le projet de directives et autoriser le BIT à diffuser celles-ci à compter du 1^{er} juillet 2006;**
- iii) approuver la teneur du projet de résolution proposé à sa deuxième session par le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime;**
- iv) renvoyer à sa 29^e session (novembre 2006) l'approbation du mandat révisé du groupe de travail qui figure à l'annexe 5 du rapport de la session (document LEG 91/5/1).**

Genève, le 9 juin 2006.

Point appelant une décision: paragraphe 6.

Annexe I

Document LEG 91/5



COMITÉ JURIDIQUE
91^{ème} session
Point 5 de l'ordre du jour

LEG 91/5
22 mars 2006
Original: ANGLAIS

**TRAITEMENT ÉQUITABLE DES GENS DE MER : RAPPORT D'ACTIVITÉ DU
GROUPE DE TRAVAIL MIXTE D'EXPERTS OMI/OIT SUR LE TRAITEMENT
ÉQUITABLE DES GENS DE MER (13-17 MARS 2006)**

Note du Secrétariat de l'OMI

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	Le Groupe de travail <i>ad hoc</i> mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer a tenu sa deuxième session du 13 au 17 mars 2006 et a approuvé un projet de résolution concernant les directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, aux fins d'adoption par le Comité. Le présent document contient les textes du projet de résolution et des directives aux fins d'examen par le Comité
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 3
<i>Documents de référence:</i>	LEG 91/5/1 auquel est joint le document IMO/ILO/WGFTS 2/6, résolution A.987(24) de l'Assemblée, LEG 90/15 (paragraphe 366 à 383 et annexe 7), LEG 89/16 (paragraphe 193 à 200 et annexe 6) et LEG 88/13 (paragraphe 192)

1 Le Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer a tenu sa deuxième session du 13 au 17 mars 2006 et a élaboré un projet de résolution contenant des directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, aux fins d'examen par le Comité. Le rapport détaillé de la réunion (document IMO/ILO/WGFTS 2/6) sera porté à l'attention du Comité dans un document distinct (LEG 91/5/1). Compte tenu de l'importance des directives et du bref intervalle de temps entre la clôture de la réunion du Groupe de travail mixte et la présente session du Comité, le Secrétariat diffuse le texte du projet de résolution et des directives avant le rapport détaillé.

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.

2 Il est rappelé au Comité que, par la résolution A.987(24), le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT ont autorisé l'OMI à promulguer lesdites directives par les voies appropriées une fois qu'elles auraient été définitivement arrêtées et à faire rapport à la vingt-cinquième session ordinaire de l'Assemblée de l'OMI et à la 295ème session du Conseil d'administration du BIT.

Mesures que le Comité juridique est invité à prendre

3 Le Groupe de travail mixte a invité le Comité à adopter le projet de résolution et les directives dont le texte figure en annexe. Une invitation analogue sera adressée au Conseil d'administration du BIT.

ANNEXE

Projet de résolution et de directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, tel qu'établi par le Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer

**Résolution LEG.3(91)
adoptée le [...]**

**ADOPTION DES DIRECTIVES SUR LE TRAITEMENT ÉQUITABLE
DES GENS DE MER EN CAS D'ACCIDENT DE MER**

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

RAPPELANT la résolution A.987(24) que l'Assemblée de l'OMI a approuvée à sa vingt-quatrième session ordinaire et le Conseil d'administration du BIT à sa 292ème session et par laquelle l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT sont, notamment, convenus d'adopter, à titre prioritaire, des directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer et ont autorisé le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT à promulguer lesdites directives, par les voies appropriées, une fois qu'elles auraient été définitivement arrêtées;

AYANT EXAMINÉ les Directives élaborées par le Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime;

CONSCIENTS de la nécessité de maintenir les Directives à l'étude;

RAPPELANT la Convention de Vienne sur les relations consulaires, en particulier l'article 36 concernant la communication avec les ressortissants de l'État d'envoi;

NOTANT la circulaire MSC/MEPC.4/Circ.1, du 26 septembre 2005, sur la conservation des originaux des registres/documents à bord des navires;

GARDANT À L'ESPRIT l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay, le 10 décembre 1982, en particulier des articles 97, 228, 230, 232 et 292, ainsi que du droit international coutumier de la mer;

CONSIDÉRANT que les Directives offrent un code de bonne conduite;

CONSCIENTS de la nécessité de soumettre l'application et la mise en œuvre des Directives à un examen suivi; et

GARDANT EN OUTRE À L'ESPRIT l'adoption, le 23 février 2006, de la Convention du travail maritime par l'OIT;

1. ADOPTENT les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution;
2. INVITENT les Gouvernements Membres à appliquer ces directives à compter du 1er juillet 2006;

3. INVITENT ÉGALEMENT les Gouvernements Membres et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'OMI et de l'OIT à donner aux Directives la plus large diffusion possible afin qu'elles soient promulguées et mises en œuvre sur une grande échelle;
4. INVITENT, le cas échéant, les Gouvernements Membres à envisager de modifier leur législation nationale pour donner pleinement effet aux Directives;
5. INVITENT PAR AILLEURS les Gouvernements Membres à tenir compte des principes énoncés dans les Directives pour faire en sorte que les gens de mer bénéficient d'un traitement équitable dans d'autres circonstances où ils pourraient être détenus bien qu'étant innocents; et
6. CONVIENNENT de la nécessité de maintenir les Directives à l'étude.

ANNEXE

DIRECTIVES SUR LE TRAITEMENT ÉQUITABLE DES GENS DE MER EN CAS D'ACCIDENT DE MER

I INTRODUCTION

1 Il est recommandé d'observer les présentes Directives dans tous les cas où des gens de mer pourraient être détenus par des autorités publiques à la suite d'un accident de mer.

2 Il est reconnu que les gens de mer constituent une catégorie spéciale de travailleurs étant donné le caractère mondial de l'industrie maritime et les différentes juridictions auxquelles ils pourraient se trouver confronter. Ils ont donc besoin d'une protection spéciale, s'agissant en particulier des rapports avec les autorités publiques. Les présentes Directives ont pour objet de garantir que les gens de mer bénéficient d'un traitement équitable à la suite d'un accident de mer et pendant l'instruction et la détention par les autorités publiques et que la détention ne se prolonge pas au-delà de ce qui est nécessaire.

3 Les présentes Directives ont été établies conformément à la résolution A.987(24)* concernant les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, que l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale a adoptée le 1er décembre 2005. Cette résolution est jointe en annexe aux Directives.

4 Les présentes Directives ne cherchent pas à porter atteinte aux procédures nationales, pénales ou civiles d'un État quel qu'il soit, ni à la pleine jouissance des droits fondamentaux des gens de mer, y compris ceux conférés par les instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme, ainsi que du droit des gens de mer à bénéficier constamment d'un traitement humain.

5 Les gens de mer ont le droit d'être protégés contre toute forme de coercition et de menace, quelle qu'en soit la source, pendant ou après une enquête sur un accident de mer.

6 L'enquête sur un accident de mer ne devrait pas causer de préjudice aux gens de mer en termes de rapatriement, logement, subsistance, salaire et autres allocations et soins médicaux. Ces prestations devraient être fournies gratuitement aux gens de mer par le propriétaire du navire, l'État qui procède à la détention ou un État concerné.

7 Les présentes Directives ne s'appliquent pas aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires.

II DÉFINITIONS

8 Aux fins des présentes Directives,

"gens de mer" désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que se soit à bord d'un navire;

"propriétaire de navire" désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur-gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en

* Le texte n'est pas inclus dans le présent document
I:\LEG\91\5.DOC

assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et obligations incombant au propriétaire du navire, qu'une autre entité ou personne s'acquitte ou non de certaines tâches ou obligations pour le compte du propriétaire du navire;

"accident de mer" désigne tout incident imprévu ou événement matériel lié à la navigation, aux opérations, à la manœuvre des navires, ou aux machines, matériel, produits ou cargaisons à bord de ces navires, qui est susceptible d'entraîner la détention des gens de mer;

"enquête" désigne une enquête sur un accident de mer;

"détention" désigne toute restriction de mouvement des gens de mer par les autorités publiques, imposée à la suite d'un accident de mer, y compris les mesures les empêchant de quitter le territoire d'un État autre que l'État de nationalité ou de résidence des gens de mer.

III DIRECTIVES À L'INTENTION DE L'ÉTAT DU PORT OU DE L'ÉTAT CÔTIER

9 L'État du port ou l'État côtier devrait :

- .1 faire en sorte que toute enquête qu'il engage pour établir la cause d'un accident de mer survenu dans un lieu relevant de sa juridiction se déroule de manière équitable et avec diligence;
- .2 coopérer et communiquer avec tous les États, propriétaires de navires et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer dans l'État du port ou l'État côtier aient accès à ceux-ci;
- .3 veiller à ce que des mesures adéquates soient prises pour préserver constamment les droits humains des gens de mer, ainsi que les droits économiques des gens de mer détenus;
- .4 veiller à ce que le traitement accordé aux gens de mer préserve toujours leur dignité humaine fondamentale;
- .5 prendre des mesures pour s'assurer/vérifier que des dispositions adéquates sont mises en place pour pourvoir à la subsistance de chaque marin détenu, s'agissant notamment du salaire, du logement, des vivres et des soins médicaux;
- .6 veiller à ce que tous les gens de mer bénéficient, sans discrimination, des moyens de protection prévus selon les voies légales;
- .7 veiller à ce que les gens de mer bénéficient, le cas échéant, de services d'interprétation et soient informés de leur droit et aient accès à un avis juridique indépendant, soient informés de leur droit de ne pas s'auto-incriminer et de garder le silence, et, dans le cas des gens de mer qui ont été placés en détention, veiller à ce qu'ils puissent obtenir un avis juridique indépendant;

- .8 veiller à ce que les gens de mer mis en cause soient informés du fondement sur lequel l'enquête est réalisée (par exemple, conformément au Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer (résolution A.849(20), telle que modifiée par la résolution A.884(21) ou telle qu'elle pourrait être modifiée ultérieurement, ou conformément à d'autres procédures juridiques nationales);
- .9 veiller à ce que les obligations découlant de la Convention de Vienne sur les relations consulaires, y compris celles relatives à l'accès, soient promptement respectées et que le ou les États de nationalité de tous les gens de mer concernés soient informés de leur situation comme il se doit, et également permettre que les agents consulaires de l'État du pavillon aient accès aux gens de mer;
- .10 veiller à que tous les gens de mer détenus disposent des moyens leur permettant de communiquer en privé avec toutes les parties ci-après :
 - membres de leur famille;
 - associations de bienfaisance;
 - propriétaire du navire;
 - syndicats;
 - ambassade ou consulat de l'État du pavillon et du pays de résidence ou de nationalité; et
 - mandataires en justice;
- .11 s'employer par tous les moyens à préserver les preuves afin que la présence physique du marin soit réduite au minimum nécessaire;
- .12 s'assurer que les décisions prises en vertu du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) respectent les dispositions de la règle 11 de l'Annexe I (Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures);
- .13 interroger promptement les gens de mer, lorsque ces entretiens ont lieu dans le cadre d'une enquête menée par l'État côtier à la suite d'un accident de mer, en tenant compte de leur état physique et mental résultant de l'accident;
- .14 prendre des dispositions pour que les gens de mer, une fois qu'ils ont été interrogés ou si leur présence n'est pas nécessaire dans le cadre de l'enquête menée par l'État côtier à la suite d'un accident de mer, soient autorisés à rembarquer ou être rapatriés sans retard injustifié;
- .15 envisager des solutions non privatives de liberté en remplacement de la détention avant le procès (y compris la détention en qualité de témoin), notamment lorsqu'il est évident que le marin concerné est employé dans le cadre d'un service régulier vers l'État du port ou l'État côtier ayant procédé à la détention,

- .16 conclure promptement l'instruction et, le cas échéant, inculper les gens de mer soupçonnés d'une infraction pénale en veillant à ce que tous les gens de mer bénéficient des moyens de protection prévus selon les voies légales à la suite de cette inculpation;
- .17 avoir mis en place des procédures afin que tout dommage ou préjudice subi par le marin détenu, ou par le propriétaire du navire à la suite de la détention du marin en question, et imputable à un acte ou une omission dommageable, arbitraire ou injustifié de l'État du port ou de l'État côtier procédant à la détention est promptement et intégralement indemnisé;
- .18 dans la mesure où la législation nationale le permet, veiller à offrir un mécanisme pour le dépôt d'une caution raisonnable ou autre garantie financière pour permettre la mise en liberté et le rapatriement du marin en attendant la conclusion de l'instruction ou de toute procédure judiciaire;
- .19 prendre des dispositions pour que toute audition devant le tribunal, lorsque les gens de mer sont détenus, ait lieu dans les délais les plus brefs;
- .20 faire en sorte que les décisions soient prises dans le respect des dispositions généralement applicables du droit de la mer;
- .21 s'employer à respecter les dispositions généralement acceptées du droit maritime international concernant le principe de la compétence exclusive de l'État du pavillon en cas d'abordage ou autres incidents de navigation; et
- .22 faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise contre les gens de mer du fait de leur participation à l'enquête.

IV DIRECTIVES À L'INTENTION DE L'ÉTAT DU PAVILLON

- 10 L'État du pavillon devrait :
 - .1 prendre des dispositions pour que toute enquête engagée en vue d'établir la cause d'un accident de mer se déroule de manière équitable et avec diligence;
 - .2 coopérer et communiquer avec tous les États, propriétaires de navire et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer aient accès à ceux-ci;
 - .3 participer directement, s'il y a lieu, à toute enquête sur un accident, conformément au Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer (résolution de l'Assemblée A.849(20), telle que modifiée par la résolution A.884(21) et telle qu'elle pourrait être ultérieurement modifiée);
 - .4 apporter son concours pour que les propriétaires de navires respectent leurs obligations envers les gens de mer mis en cause dans un accident de mer ou dans une enquête;

- .5 s'assurer/vérifier que des dispositions adéquates sont en place pour pourvoir à la subsistance de chaque marin détenu, s'agissant notamment du salaire, du logement, des vivres et des soins médicaux;
- .6 veiller à ce que les propriétaires de navires respectent leur obligation de coopérer à toute enquête engagée par un État du pavillon, un État côtier ou un État du port à la suite d'un accident de mer;
- .7 aider les gens de mer à obtenir un traitement équitable et prêter son concours aux propriétaires de navires au cas où un État côtier ou un État du port engage une enquête;
- .8 financer le rapatriement des gens de mer, le cas échéant, à la suite d'un accident de mer dans les cas où le propriétaire du navire manquerait à ses obligations en matière de rapatriement;
- .9 faciliter, conformément aux dispositions de la législation nationale, la délivrance et la signification des actes de procédure, ainsi que le retour, dans l'État du port ou l'État côtier, des gens de mer soumis à sa juridiction, dont on a besoin uniquement en qualité de témoin dans toute procédure engagée à la suite d'un accident de mer;
- .10 prendre des dispositions pour que les agents consulaires puissent avoir accès aux gens de mer mis en cause, quelle que soit leur nationalité;
- .11 prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir le traitement équitable des gens de mer qui étaient employés ou engagés à bord d'un navire battant son pavillon. Ces mesures peuvent comprendre, en dernier ressort, le recours aux mécanismes internationaux de règlement des différends pour obtenir la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté de l'équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou autre garantie financière; et
- .12 faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur participation à l'enquête.

V DIRECTIVES À L'INTENTION DE L'ÉTAT DE NATIONALITÉ DES GENS DE MER

- 11 L'État de nationalité des gens de mer devrait :
 - .1 coopérer et communiquer avec tous les États, propriétaires de navires et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer puissent avoir accès à ceux-ci;
 - .2 surveiller l'état physique et mental et le traitement de ses ressortissants mis en cause dans un accident de mer, y compris dans toute enquête sur cet accident;
 - .3 financer le rapatriement de ses ressortissants, le cas échéant, à la suite d'un accident de mer dans les cas où le propriétaire du navire et l'État du pavillon manquent à leurs obligations à cet égard;

- .4 faciliter, conformément aux dispositions de la législation nationale, la signification des actes de procédure et le retour, dans l'État du port ou l'État côtier, des gens de mer soumis à sa juridiction dont on a besoin uniquement en qualité de témoin dans toute procédure engagée à la suite d'un accident de mer;
- .5 prendre des dispositions pour que ses agents consulaires puissent avoir accès aux gens de mer mis en cause;
- .6 s'employer à fournir un soutien et une assistance, à faciliter le traitement équitable de ses ressortissants et le déroulement de l'enquête dans les meilleurs délais;
- .7 prendre des dispositions pour que tous les fonds remis par le propriétaire du navire, l'État procédant à la détention ou tout autre État, à l'intention des gens de mer détenus, ou pour subvenir aux besoins de leurs familles, soient utilisés aux fins prévues; et
- .8 faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur participation à l'enquête.

VI DIRECTIVES À L'INTENTION DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

12 Dans le cadre des enquêtes, les propriétaires des navires ont l'obligation impérative de protéger les droits des gens de mer qu'ils emploient ou engagent, y compris le droit d'éviter l'auto-incrimination, et de prendre des dispositions pour garantir leur traitement équitable, et devraient :

- .1 s'employer par tous les moyens à faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur participation à l'enquête et prendre des dispositions pour qu'une telle façon d'agir de la part d'autres entités ne soit pas tolérée;
- .2 coopérer et communiquer avec tous les États, autres propriétaires de navires, le cas échéant, et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer puissent avoir accès à ceux-ci;
- .3 prendre des mesures pour accélérer toute enquête engagée par un État du port, un État côtier ou un État du pavillon;
- .4 s'employer à encourager les gens de mer et autres personnes qu'ils ont engagés à coopérer à toute enquête, compte dûment tenu des droits applicables;
- .5 s'employer par tous les moyens à préserver les preuves afin que la présence physique du marin soit réduite au minimum nécessaire;
- .6 respecter leurs obligations concernant le rapatriement des gens de mer ou prendre des mesures pour leur embarquement; et
- .7 s'assurer/vérifier que des dispositions adéquates sont en place pour pourvoir à la subsistance de chaque marin, s'agissant notamment, selon le cas, du salaire, du logement dans des conditions convenables, des vivres et des soins médicaux.

VII DIRECTIVES À L'INTENTION DES GENS DE MER

13 Les gens de mer devraient :

- .1 prendre des dispositions pour obtenir, le cas échéant, des services d'interprétation appropriés;
 - .2 s'employer à bien comprendre qu'ils ont le droit de ne pas s'auto-incriminer et que lorsqu'ils font des déclarations aux enquêteurs de l'État du port, de l'État côtier ou de l'État du pavillon, celles-ci pourraient être utilisées dans des poursuites pénales ultérieures;
 - .3 prendre des dispositions pour avoir accès, s'ils le jugent nécessaire, à un avis juridique avant de décider de faire des déclarations aux enquêteurs d'un État du port, d'un État côtier ou d'un État du pavillon; et
 - .4 participer à une enquête compte tenu, dans la mesure du possible, de leur droit de ne pas s'auto-incriminer, avec les enquêteurs de l'État du port, de l'État côtier ou de l'État du pavillon, en fournissant des renseignements véridiques en leur âme et conscience.
-

Annexe II

Document LEG 91/5/1



COMITÉ JURIDIQUE
91ème session
Point 5 de l'ordre du jour

LEG 91/5/1
24 mars 2006
Original: ANGLAIS

**TRAITEMENT ÉQUITABLE DES GENS DE MER : RAPPORT SUR L'ÉTAT DES
TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL *AD HOC* MIXTE OMI/OIT D'EXPERTS
SUR LE TRAITEMENT ÉQUITABLE DES GENS DE MER**

Note du Secrétariat de l'OMI

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	On trouvera en annexe au présent document le rapport du Groupe de travail <i>ad hoc</i> mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer qui s'est réuni du 13 au 17 mars 2006 au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI)
Mesures à prendre:	Paragraphe 4
Documents de référence:	LEG 91/5, résolution A.987(24) de l'Assemblée, LEG 90/15 (paragraphe 366 à 383 et annexe 7), LEG 89/16 (paragraphe 193 à 200 et annexe 6), et LEG 88/13 (paragraphe 192)

1 Le présent document appelle l'attention du Comité sur les résultats des travaux de la deuxième session du Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer, qui s'est tenue du 13 au 17 mars 2006. Le rapport de la réunion (document IMO/ILO/WGFTS 2/6) est joint en annexe au présent document.

2 Le Groupe de travail a adopté un projet de résolution et un projet de directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime, en vue de les soumettre au Comité et au Conseil d'administration du BIT pour examen et adoption (document IMO/ILO/WGFTS 2/6, paragraphe 5.1). Le projet de résolution et le projet de directives figurent respectivement à l'annexe 2 et à l'annexe 3 du rapport du Groupe. La résolution et les directives ont également été diffusées aux membres du Comité sous la cote LEG 91/5.

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.

3 Le Comité se souviendra que conformément à la résolution A.987(24), le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT sont autorisés à promulguer lesdites directives par les voies appropriées, une fois que le texte aura été définitivement arrêté, et à faire rapport sur la question à la vingt-cinquième session ordinaire de l'Assemblée de l'OMI ainsi qu'à la 295ème session du Conseil d'administration du BIT.

Mesures que le Comité juridique est invité à prendre

4 Le Comité est invité à :

- .1 prendre note du rapport du Groupe de travail mixte;
- .2 adopter le projet de résolution et le projet de directives (qui figurent respectivement aux annexes 2 et 3 du document IMO/ILO/WGFTS 2/6 et ont également été diffusés sous la cote LEG 91/5);
- .3 approuver le projet de mandat révisé du Groupe (annexe 5 du document IMO/ILO/WGFTS 2/6) afin que celui-ci puisse poursuivre ses travaux selon qu'il conviendra;
- .4 charger le Secrétariat de porter le texte des directives, tel qu'il aura été adopté, à l'attention de l'organe qui sera chargé de revoir le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, pour donner suite à la décision prise par le Conseil à sa quatre-vingt-neuvième session (C 89/D, paragraphe 12.1 v)).



GROUPE DE TRAVAIL *AD HOC*
MIXTE OMI/OIT D'EXPERTS SUR LE
TRAITEMENT ÉQUITABLE DES GENS DE
MER EN CAS D'ACCIDENT MARITIME
2ème session
Point 6 de l'ordre du jour

IMO/ILO/WGFTS 2/6
24 mars 2006
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 le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime a tenu sa deuxième session du 13 au 17 mars 2006 au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI).

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 (OMI) a salué plus particulièrement ceux qui assistaient pour la première fois à une réunion à l'OMI.

1.3 Cette réunion était la première réunion OMI/OIT qui était organisée depuis l'heureuse issue de la quatre-vingt-quatorzième session (maritime) de la Conférence internationale du Travail et elle saisisait donc cette occasion pour transmettre une fois de plus, au nom du Secrétaire général, les félicitations de l'OMI à l'OIT et aux gouvernements, gens de mer et propriétaires de navires qui avaient travaillé si assidûment en vue de l'adoption de la Convention du travail maritime consolidée de 2006, au Siège de l'OIT en février dernier.

1.4 Le Directeur général de l'OIT a défini la nouvelle convention comme étant une "charte globale du travail pour plus de 1,2 million de gens de mer dans le monde". Elle a été souvent désignée également comme étant le "quatrième pilier" du régime de réglementation internationale qui vise à assurer des transports maritimes de qualité avec les trois conventions les plus importantes de l'OMI, à savoir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. Lorsqu'il avait pris la parole à la Conférence de l'OIT, le Secrétaire général de l'OMI avait déclaré que la nouvelle convention de l'OIT complétait parfaitement ces traités techniques essentiels de l'OMI, en introduisant l'élément social nécessaire pour garantir aux gens de mer des conditions de travail décentes en tenant compte de questions telles que la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, la durée du travail, les

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.

effectifs à bord et le rapatriement des gens de mer. L'OMI était prête à contribuer par tous les moyens possibles à la réalisation des objectifs de la nouvelle Convention de l'OIT.

1.5 Ces objectifs, a poursuivi Mme Balkin, n'étaient pas sans rapport avec les travaux que le Groupe de travail *ad hoc* d'experts entreprendrait pendant la présente session : tant l'OMI que l'OIT avaient à plusieurs occasions fait part de leurs sérieuses préoccupations concernant la nécessité de défendre les droits des gens de mer qui faisaient l'objet de poursuites pénales à la suite d'accidents maritimes, en particulier dans les cas où ils risquaient d'être placés en détention provisoire pendant une période prolongée et sans justification. À cette fin, les deux organisations étaient convenues que cette question devait être inscrite à l'ordre du jour du Comité juridique de l'OMI et qu'il faudrait constituer un groupe de travail qui serait chargé d'élaborer une série de projets de directives sur le traitement équitable des gens de mer, aux fins d'adoption par l'OMI et par l'OIT.

1.6 Mme Balkin a noté que la détermination de mener à bien cette initiative avait été renforcée par l'adoption le 1er décembre 2005 de la résolution A.987(24), aux termes de laquelle l'Assemblée de l'OMI priait tous les États de respecter les droits humains des gens de mer mis en cause dans des accidents de mer, de diligenter une enquête en cas d'accident de mer pour éviter tout traitement inéquitable des gens de mer et d'adopter des directives à titre prioritaire. Compte tenu de ces objectifs, l'Assemblée, par cette résolution, priait également le Groupe de travail d'achever ses travaux dans les délais les plus brefs et autorisait le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT à promulguer les directives, une fois qu'elles auraient été définitivement arrêtées, afin de permettre leur application rapide.

1.7 Si le Groupe de travail s'acquittait de cette tâche pendant la présente réunion, les Directives pourraient être promulguées par le Comité juridique de l'OMI à sa prochaine session, la quatre-vingt-onzième, qui devrait se tenir du 24 au 28 avril 2006 et le Conseil d'administration du BIT pourrait ensuite les promulguer à la session qu'il tiendra du 22 au 23 juin 2006.

1.8 Compte tenu de ces dates, au nom du Secrétaire général de l'OMI, Mme Balkin a prié le Groupe de travail de faire tout son possible pour achever ses travaux pendant la présente session, de manière à ce que des mesures pratiques permettant de défendre les droits de gens de mer impliqués dans de telles situations puissent être mises en œuvre dès que possible. Cette année serait en effet une très bonne année pour la protection des droits des gens de mer si l'adoption de la Convention du travail maritime consolidée était suivie, avant l'été, par la promulgation des directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime.

1.9 La tâche que le Groupe de travail était appelé à accomplir ne serait pas facile. Les questions à examiner étaient à la fois complexes et délicates et il était entendu qu'il était nécessaire de respecter pleinement l'indépendance du pouvoir judiciaire des pays qui avaient été victimes d'un accident maritime ayant porté atteinte à leur environnement et à leur économie. Toutefois, chacun se préoccupait aussi du traitement des gens de mer innocents qui risquaient d'être détenus à la suite de tels accidents. Ils devraient être toujours traités avec le respect et la dignité qui leur sont dus, sans jamais oublier leur contribution essentielle, dans des conditions souvent difficiles, au commerce maritime et à l'économie mondiale. Leurs droits fondamentaux, notamment celui d'être protégés contre toute décision arbitraire visant à les priver de liberté, devaient être respectés et les directives qui étaient en cours d'élaboration contribueraient à la réalisation de cet objectif.

1.10 Pour conclure, elle a souhaité au Groupe de travail de mener ses délibérations à bonne fin.

1.11 M. Jean-Yves Legouas, spécialiste maritime principal du Département des activités sectorielles de l'Organisation internationale du Travail (OIT), a souhaité la bienvenue aux participants à la réunion au nom du Directeur général de l'OIT, M. Juan Somavia, et de Mme Cleopatra Doumbia-Henry, Directrice du Département des normes internationales du travail et des activités maritimes.

1.12 M. Legouas a rappelé au Groupe de travail qu'il y a un peu plus d'un an, lors de l'ouverture de la première session, il avait informé les participants que le BIT et ses mandants étaient depuis longtemps conscients du douloureux problème causé par l'arrestation ou la détention de marins et de la nécessité de collaborer avec d'autres institutions des Nations Unies afin de trouver une solution appropriée. Il était heureux de constater qu'un si grand nombre de participants avaient pris part activement aux travaux du Groupe par correspondance, présidé par le représentant de la République du Panama, démontrant ainsi qu'ils se rendaient pleinement compte de l'importance de la tâche qui leur avait été confiée par leur organisme de tutelle respectif au sein de l'OMI et de l'OIT.

1.13 Il était également heureux de signaler que le Conseil d'administration de l'OIT, à sa 292^{ème} session en mars 2005, avait pris note des renseignements concernant la réunion et avait approuvé la teneur du projet de résolution proposé lors de la première session du Groupe de travail.

1.14 Comme le savait déjà le Groupe de travail, l'OIT avait adopté une nouvelle convention du travail maritime il y a moins de trois semaines. Celle-ci aurait à bref délai des répercussions fondamentales sur les transports maritimes et sur la vie quotidienne des gens de mer. Nombre des participants, y compris le Secrétaire général de l'OMI, avaient assisté à la Conférence à Genève. La Convention du travail maritime qui en découlait revêtait une importance capitale pour le secteur industriel, et ce pour les décennies à venir. Deux parties au moins de la nouvelle convention présentaient un intérêt pour le Groupe de travail : la règle 2.5 sur le rapatriement et le principe directeur B.4.4.6 sur les gens de mer dans un port étranger.

1.15 Un certain nombre de documents avaient été reçus et seraient présentés et examinés au cours de cette deuxième session. Le Secrétariat conjoint avait établi un document qui résumait les travaux du Groupe par correspondance et le Groupe de travail devrait identifier rapidement tous les documents appropriés traitant du problème; ce faisant, on pouvait espérer qu'il réussirait à regrouper les idées intéressantes qui avaient été exprimées par les divers auteurs.

1.16 Il a conclu en souhaitant au Groupe de travail bonne chance pour ses délibérations et en exprimant son ferme espoir que des résultats constructifs et réalistes seraient obtenus.

2 Adoption de l'ordre du jour

2.1 Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire qui figure dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3. L'ordre du jour de la session est joint à l'annexe 1. La liste des documents publiés pour la session figure à l'annexe 6 et celle des participants à l'annexe 7.

3 Vues liminaires des participants de l'OMI et de l'OIT

3.1 Dans sa déclaration liminaire, le porte-parole des membres armateurs a observé que son groupe attendait avec impatience qu'un point final soit mis à cette question au cours de la présente réunion. On courait le risque d'un élargissement excessif du domaine couvert par le Groupe de travail et il fallait donc s'en tenir au mandat convenu. Il a également fait remarquer que, de l'avis général, il fallait empêcher que les gens de mer soient maltraités dans le monde entier.

3.2 Dans sa déclaration liminaire, le porte-parole des membres gens de mer a souligné combien cette question était importante pour les marins. Il a noté que la résolution de l'Assemblée de l'OMI A.947(23) intitulée "Optique, principes et objectifs de l'Organisation en ce qui concerne l'élément humain" prévoyait que "Lors de l'élaboration de règles, l'Organisation devrait faire honneur aux gens de mer en s'efforçant de solliciter et de respecter les points de vue de ceux qui travaillent en mer." Pendant de nombreuses années, l'OMI avait souligné le rôle essentiel de l'élément humain et elle commençait maintenant à comprendre l'importance des droits de l'homme et des libertés fondamentales des gens de mer à cet égard.

3.3 Depuis la dernière réunion, on avait assisté à une intensification de la criminalisation des gens de mer et de l'adoption de lois et de règles qui laissaient entendre que cette criminalisation s'aggraverait. Lors de la dernière réunion du Groupe de travail, les membres gens de mer s'étaient déclarés sérieusement préoccupés par le cas du **Katarina**. Ils regrettaient que, depuis cette réunion, d'autres cas faisant date s'étaient produits. L'affaire du vraquier **Celine** avait entraîné le suicide du chef mécanicien, après l'intervention du Service des garde-côtes des États-Unis et la détention prolongée du capitaine, malgré la grave maladie de son père. Dans le cas du **Selendang Ayu**, le capitaine avait été poursuivi pour avoir induit en erreur le Conseil national des États-Unis pour la sécurité des transports à propos de l'heure précise à laquelle les moteurs avaient été arrêtés, quand bien même le moment de cet arrêt n'avait rien à voir avec ce qui s'était produit.

3.4 Les membres gens de mer estimaient que lorsque les déclarations transmises aux responsables des enquêtes sur les accidents pouvaient entraîner des poursuites pénales, une ligne très dangereuse était franchie. L'OMI devait revoir sans plus attendre son code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, afin de veiller à ce que les droits de l'homme soient protégés en ce qui concerne les marins. Faute de quoi, il serait conseillé aux gens de mer de ne pas participer à ces enquêtes tant qu'ils ne bénéficieraient pas d'une clause dérogatoire appropriée, juridiquement contraignante, leur garantissant qu'ils ne se compromettaient pas et ne s'exposaient pas par la suite à des poursuites pénales.

3.5 Les progrès réalisés par le Groupe de travail seraient essentiels pour garantir un travail décent aux gens de mer et ils espéraient que la protection nécessaire serait mise en place. L'OMI et l'OIT étaient convenues que les gens de mer avaient besoin d'une protection spéciale et cette réunion était l'occasion d'atteindre cet objectif.

3.6 Les membres gens de mer étaient satisfaits d'avoir été en mesure de produire un document conjointement avec les membres armateurs. Ce document servirait de point de départ pour les débats. Les principes du tripartisme devaient être respectés et il fallait donc éviter de constituer un groupe de rédaction. Ils s'attendaient à une réunion constructive qui permettrait de mettre au point les directives et de déterminer quels travaux supplémentaires devraient être entrepris par le Groupe de travail.

3.7 La délégation des États-Unis a noté l'importance de cette question pour la communauté maritime et pour l'économie mondiale et a espéré qu'une série de directives qui seraient efficaces, largement appliquées et susceptibles d'améliorer la vie des gens de mer dans le monde entier serait élaborée.

3.8 Cette délégation a déclaré que les directives établies par le Groupe de travail au cours de la semaine ne donneraient de bons résultats que si elles pouvaient être adoptées et appliquées par de nombreux gouvernements et respectées par un large groupe représentatif de nos sociétés. La délégation s'est également déclarée préoccupée par le fait que le Groupe de travail ne devrait pas passer trop de temps à élaborer des directives qui pourraient être incompatibles avec les législations nationales, ou qui seraient inacceptables pour un pourcentage élevé des nombreux gouvernements et des multiples intérêts en jeu qui n'étaient pas représentés à la réunion cette semaine. Le Groupe de travail représentait un nombre beaucoup plus grand de parties prenantes et il ferait bien de ne pas perdre cela de vue.

3.9 Les directives devraient tenir compte de la déclaration des membres gens de mer concernant la nécessité de garantir un travail sûr et décent. Leur déclaration soulignait l'importance des milliers d'enquêtes sur des accidents maritimes qui étaient conduites chaque année. En 2005, plus de 3 718 de ces enquêtes ont été menées rien qu'aux États-Unis. Ce système solide et efficace était vital pour garantir aux gens de mer un lieu de travail sûr et créer des conditions identiques pour la vaste majorité des propriétaires de navires qui souhaitaient bien agir, mais voulaient également s'assurer qu'ils bénéficiaient de chances égales et que des propriétaires qui ignoraient les réglementations ainsi que leurs responsabilités vis-à-vis des marins qu'ils emploient ne vendraient pas leurs services moins cher.

3.10 La délégation a également déclaré qu'il n'était pas particulièrement utile pour le Groupe de travail d'axer ses efforts sur les cas spécifiques soulevés par les membres gens de mer, mais elle a répondu aux observations formulées au sujet d'un accident particulier. Dans tous les débats tels que celui-ci, les faits étaient très importants et la délégation a cité certains de ces faits, comme s'ils étaient notoires. Dans le cas du **Selendang Ayu**, le capitaine n'a pas été poursuivi uniquement parce qu'il avait menti au Conseil national des États-Unis pour la sécurité des transports. En fait, il a reconnu qu'il avait réuni deux fois son équipage et lui avait ordonné de mentir aux enquêteurs, qui cherchaient à déterminer les causes de cet accident. Les gens de mer devraient être protégés contre ce type d'influence coercitive. Aucun de ces membres de l'équipage, qui ont menti comme ils en avaient reçu l'ordre, n'a fait l'objet de poursuites pénales, car les États-Unis ont compris qu'aucun membre de l'équipage ne devrait être placé dans la situation impossible dans laquelle il a reçu de son capitaine l'ordre de mentir. Les gens de mer méritent d'être traités de manière plus équitable que cela.

3.11 La délégation a suggéré qu'afin de mener ses travaux à terme, le Groupe de travail devrait s'en tenir au mandat qui lui a été confié par le Comité juridique de l'OMI, le Conseil d'administration de l'OIT et l'Assemblée de l'OMI. S'il ne suivait pas leurs instructions, il lui serait difficile d'achever ses travaux cette semaine. S'il ne se conformait pas à son mandat, les directives qu'il établirait seraient accueillies avec scepticisme par les gouvernements et les autres parties et risqueraient en définitive de se solder par un échec.

3.12 Dans cet ordre d'idées, le Groupe de travail ne devrait pas oublier qu'il a été réuni dans le cadre d'un système tripartite car, ainsi que le reconnaît la résolution de l'Assemblée, les partenaires sociaux ainsi que les gouvernements jouent un rôle important dans le traitement équitable des gens de mer.

3.13 La délégation avait soumis une série de projets de directives qui pourrait servir de point de départ pour les débats et aiderait le Groupe de travail à trouver une solution constructive. Elle a déclaré qu'elle attendrait le moment voulu pour formuler toute observation supplémentaire sur son document. Elle a fait observer qu'elle avait également établi une version annotée des directives, visant à expliquer l'origine ou la raison d'être de certaines dispositions spécifiques.

3.14 La délégation turque a exprimé ses remerciements et ses félicitations à l'Organisation internationale du Travail pour l'adoption de la nouvelle convention du travail maritime de l'OIT. Elle a noté que, outre d'autres avantages importants, cette convention prometteuse contribuerait largement aux initiatives visant au traitement équitable des gens de mer, en raison de l'état d'avancement de la ratification par les pays Membres. La délégation a également exprimé ses remerciements au Secrétariat de l'OMI qui a facilité et organisé les travaux du Groupe par correspondance.

3.15 S'agissant du mandat du Groupe de travail ainsi que des principes et de la structure du projet de directives, la délégation estimait que, pour promouvoir le traitement équitable des gens de mer, les directives devraient être rédigées de manière aussi réaliste et pratique que possible, afin de pouvoir être appliquées par le plus grand nombre d'États Membres de l'OMI plutôt que d'être un document utopique qui ne serait pas applicable dans la pratique. En définitive, ces directives ne devraient pas viser uniquement les fonctionnaires des affaires maritimes qui sont pour la plupart conscients des problèmes des gens de mer, mais également et surtout les autres agents chargés de l'application de la loi et les juges des tribunaux pénaux qui pourraient n'avoir aucune idée de la difficulté de la vie de marin. Par conséquent, il était essentiel de leur donner des directives claires et applicables.

3.16 La délégation grecque a déclaré qu'elle faisait partie des délégations qui avaient pris l'initiative de s'attaquer à la question du traitement équitable des gens de mer et, comme les partenaires sociaux, elle tenait beaucoup à ce que des directives adéquates soient mises définitivement au point.

3.17 En dépit du caractère non contraignant de l'instrument qui serait établi, ce qui est toujours le cas pour les directives, la délégation croyait fermement que leur acceptation et leur application les plus larges possible apporteraient la preuve de leur succès, qui était lié au caractère réaliste de leur contenu et à l'important apport des éléments pertinents du secteur maritime.

3.18 La délégation a suggéré que, parallèlement au mandat du Groupe de travail, la résolution A.987(24) soit considérée comme le texte de référence pour les travaux qu'il effectuerait au cours de la semaine.

3.19 Dans ce contexte, la délégation a estimé que les directives en cours d'élaboration devraient traiter des obligations et des responsabilités des États du port ou des États côtiers, des États du pavillon, de l'État dont le marin est ressortissant, des propriétaires de navires et des gens de mer; qu'elles ne devraient pas empiéter sur le droit civil ou le droit pénal interne des États; qu'elles devraient reconnaître que le traitement équitable est étroitement lié aux droits de l'homme sur le plan politique, social et économique, en vertu des dispositions internationales applicables; qu'elles devraient reposer sur le principe de la présomption d'innocence; qu'elles devraient être liées à l'application uniforme des instruments adoptés dans le domaine maritime par les organisations internationales compétentes - l'OMI et l'OIT; qu'elles devraient être axées sur le principe selon lequel le travail n'est pas une marchandise et les gens de mer, en tant que catégorie spéciale de travailleurs, ne devraient être en aucun cas retenus en otage en attendant le règlement d'un différend financier, et qu'elles devraient reconnaître le rôle que jouent l'OMI et l'OIT en ce qui concerne l'arbitrage des différends liés à l'application et au respect des directives sur le traitement équitable.

3.20 La délégation a également félicité l'ISF, l'ICS, la CISL, la IFSMA et les États-Unis pour le travail considérable qu'ils avaient effectué sur ce sujet et a estimé que leurs documents faciliteraient les travaux du Groupe et ouvriraient la voie à des débats constructifs et à une deuxième session fructueuse.

3.21 La délégation philippine a indiqué que les Philippines étaient l'un des pays qui fournissait le plus grand nombre de marins pour les navires de mer et que, du simple fait de leur nombre, il était fort probable que dans tout accident maritime, un Philippin serait impliqué.

3.22 Les accidents maritimes étaient une grave source de préoccupation pour les Philippines en raison des événements récents qui avaient conduit à la détention injustifiée de marins philippins pendant une longue période de temps sans qu'ils bénéficient d'un procès en bonne et due forme. Dans le même ordre d'idées, la détention injustifiée de gens de mer, qui ont été retenus en tant que principaux témoins dans une enquête sur un accident maritime, était un sujet d'inquiétude.

3.23 Deux cas d'accidents maritimes, ceux du **Tasman Spirit** et du **Katerina**, qui étaient survenus ces dernières années et dans lesquels des marins philippins avaient été détenus de manière injustifiée, rappelleraient toujours qu'il est de plus en plus nécessaire de disposer d'un instrument qui s'attaquerait au problème du traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime.

3.24 La délégation philippine a en outre déclaré qu'elle avait passé en revue les rapports et les différentes versions du projet de directives en vue de la deuxième session du Groupe de travail et qu'elle était convaincue que cette session serait fructueuse et aboutirait à des directives qui pourraient être acceptées par les organes directeurs de l'OMI et de l'OIT.

3.25 La délégation estimait que, dans tout accident maritime, l'objectif primordial était de déterminer sa cause. Elle convenait que les gens de mer jouaient un rôle dans la conduite de l'enquête. Toutefois, un procès en bonne et due forme, non discriminatoire, devrait toujours leur être garanti, quelle que soit leur nationalité, pendant l'enquête.

3.26 Les Philippines étaient prêtes à coopérer et à assumer les responsabilités d'une nation de marins, en particulier en ce qui concerne la question du rapatriement rapide des gens de mer. La délégation a indiqué que sa législation nationale prévoyait que le Gouvernement assumait pleinement la responsabilité du rapatriement des gens de mer, le cas échéant. Toutefois, elle estimait qu'il fallait passer un accord concernant le calendrier établissant le déroulement et la date d'achèvement de l'enquête sur l'accident maritime. Les propositions relatives à cette question qui ont été formulées jusqu'ici dans les projets restaient à son avis vagues et devraient être quantifiées si l'on voulait que la série de directives soit efficace et réaliste.

3.27 La délégation a exprimé sa gratitude à l'OMI et à l'OIT qui avaient coordonné les travaux de ce groupe de travail. De même, elle a exprimé ses remerciements aux partenaires sociaux et aux autres parties prenantes qui avaient collaboré afin d'établir un projet de directives pour la présente réunion.

3.28 La délégation panaméenne a également exprimé sa gratitude à l'OMI et à l'OIT pour avoir coordonné les travaux de ce groupe et a déclaré qu'elle attendait avec intérêt des directives claires et objectives.

4 Établissement de directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer

4.1 La Présidente a rappelé au Groupe de travail que, à sa première session, il n'avait pas eu le temps d'achever ses travaux sur l'établissement de directives. Le Groupe de travail avait donc décidé de reporter ses travaux à la présente session pour procéder à un examen plus complet. À cet égard, la Présidente a invité les délégations, pour structurer les débats, à donner une présentation générale des documents qu'elles avaient l'intention de soumettre.

4.2 Le Secrétariat de l'OMI a présenté le document IMO/ILO/WGFTS 2/3, établi par le Secrétariat conjoint, pour rendre compte des travaux du Groupe de travail par correspondance. En fait, ce document consignait, par ordre chronologique, toutes les communications échangées au cours de la période juin 2005 - janvier 2006. Pour en faciliter la consultation, toutes les observations et propositions formulées aux fins d'examen par le Groupe de travail par correspondance avaient été insérées dans présent rapport ou y avaient été annexées. L'annexe 1 contenait un projet de directives soumis par l'IFSMA en août 2005, rendu désormais caduc par celui qui figure dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/2, soumis par l'IFSMA à la présente session. L'annexe 4 contenait un tableau présenté par l'IFSMA au Groupe de travail par correspondance pour mettre en évidence la manière dont les sections des directives qu'il est proposé d'établir étaient liées ou associées aux mots-clés employés dans la résolution A.987(24). L'IFSMA avait aussi invité le Groupe de travail par correspondance à aborder un certain nombre de questions particulières portant sur les directives qu'il est proposé d'établir. Les questions de l'IFSMA étaient présentées au paragraphe 11 de la note de couverture du rapport. L'annexe 6 contenait les réponses à ces questions, telles que soumises par l'Australie.

4.3 L'annexe 2 contenait un document présenté au Groupe de travail par correspondance au nom du Groupe de travail international du CMI sur le traitement équitable des gens de mer. Elle comportait un questionnaire communiqué par le Groupe de travail du CMI aux associations membres du CMI. Le Groupe de travail du CMI avait poursuivi ses délibérations et la question du traitement équitable des gens de mer avait été examinée lors d'un colloque du CMI qui s'était tenu au Cap en février 2006. L'annexe 3 contenait la circulaire MSC/MEPC sur la conservation des originaux des registres/documents à bord des navires. Cette circulaire énonce des principes directeurs sur la question de savoir à quel moment les originaux des registres et documents à bord d'un navire peuvent être saisis par les autorités de l'État du port et de l'État côtier lorsque ces documents ou registres sont nécessaires pour établir la preuve que le navire satisfait aux règles et réglementations internationales et nationales. Le Comité de la sécurité maritime avait demandé au Secrétariat de porter cette circulaire à l'attention du Groupe de travail.

4.4 L'annexe 5 contenait un projet de directives soumis conjointement par l'ISF, l'ICS et la CISL au Groupe de travail par correspondance. Ce projet était une version modifiée des directives dont l'élaboration avait été entreprise à la première session du Groupe de travail. Cette proposition a aussi été présentée séparément au Groupe de travail à sa session en cours, sous couvert du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1.

4.5 Le représentant des membres armateurs a présenté le document conjoint ISF/ICS/CISL (document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1), en soulignant les aspects liés à la responsabilité et aux sanctions pénales, qu'il percevait comme un domaine d'activité prenant de l'ampleur dans le monde entier. Il a observé qu'il ne devrait pas y avoir de mesures de cette nature tant que la preuve d'infractions pénales n'aurait pas été établie. De manière plus pragmatique, il a reconnu que, si nécessaire, le libellé du document pouvait être modifié, a relevé que les définitions de l'accident de mer et de la détention y figuraient et que les auteurs du document avaient pris bonne note du document de l'IFSMA lorsqu'ils avaient entrepris leur tâche.

4.6 Le représentant des membres gens de mer a repris en développant ce qui a été dit par le représentant des membres armateurs. Faisant une observation sur une remarque précédente selon laquelle les participants devraient tenter de ne pas se laisser emporter par leurs sentiments, il a déclaré qu'il était parfois important d'exprimer ses sentiments et il n'a pas présenté d'excuses pour les avoir exprimés. Faisant allusion au **Selendang Ayu**, il a déclaré que le capitaine et l'équipage avaient peut-être menti aux enquêteurs par peur, en raison de la réputation des autorités qui avaient

mené l'enquête. Nous pénétrions ainsi au cœur même de la question du traitement équitable. À cet égard, il a appelé l'attention sur le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/4 (voir ci-après).

4.7 Le représentant des membres gens de mer a observé que le projet de directives, tel que modifié par l'ISF, l'ICS et la CISL, joint en annexe au document IMO/ILO/WGFTS 2/3/4, s'inspirait également des travaux d'autres parties, notamment de la contribution louable de l'IFSMA. Le document ne contenait pas tout ce que les gens de mer auraient voulu y voir figurer, en particulier les questions concernant la gratuité de l'accès aux conseils juridiques, les mesures visant à empêcher la contrainte, la gratuité des examens médicaux pour les gens de mer détenus, les procédures de réclamation auxquelles les gens de mer pourraient avoir recours à l'égard de leur traitement, les échanges de personnes et les coûts liés au bien-être et au logement. Toutefois, le document abordait les questions telles que la définition des "accidents de mer" et de la "détention". Il était aussi très important de protéger les gens de mer et de proclamer qu'ils avaient des droits, nonobstant les dispositions des législations nationales. C'est pourquoi les gens de mer jugeaient inutile de mentionner la législation nationale et souhaitaient qu'il soit fait référence aux obligations internationales. Enfin, ils n'avaient pas d'a priori concernant l'insertion de nouvelles dispositions dans le projet de directives.

4.8 Le représentant des membres gens de mer a présenté le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/4, qui contenait l'avis de spécialistes sur les aspects juridiques du traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer et en particulier le droit de garder le silence et de ne pas témoigner contre soi-même. Le document soulignait l'application générale du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels et du Pacte international relatif aux droits civils et politiques (ICCPR), ainsi que de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (ECHR). En conclusion, il est indiqué dans l'avis que le Pacte ICCPR et la Convention ECHR :

- assurent la protection contre la détention arbitraire sans inculpation;
- habilient tout individu détenu à être informé sans délai des chefs d'accusation retenus contre lui;
- habilient tout individu à avoir rapidement accès à une juridiction pour contester la légalité de sa détention;
- habilient tout individu à bénéficier d'un procès sans retard injustifié;
- habilient tout individu détenu illégalement à obtenir réparation; et
- protègent toute personne accusée d'avoir commis un délit contre l'obligation de témoigner contre elle-même et préservent son droit à garder le silence (bien que, ainsi qu'il a été indiqué, le droit à garder le silence ne soit pas absolu).

4.9 La délégation des Etats-Unis a présenté le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3, dans lequel elle proposait une trame à partir de laquelle le Groupe de travail pourrait élaborer une série complète de directives. Plusieurs principes fondamentaux étaient exposés dans ledit document :

- les enquêtes menées à la suite d'accidents de mer sont indispensables pour faire en sorte que les gens de mer travaillent dans un environnement sûr et que les propriétaires de navires, les autorités nationales chargées de la réglementation, les sociétés de classification et autres parties prenantes satisfassent aux obligations qui

leur incombent à l'égard des gens de mer, dont l'existence et les moyens de subsistance dépendent de la sécurité de leurs navires;

- Les gouvernements doivent traiter les gens de mer de manière équitable, respecter la régularité des procédures de la même manière que s'il s'agissait de leurs propres ressortissants et appliquer les principes de droit international auxquels ils sont tenus de satisfaire;
- Les accidents de mer et les enquêtes auxquelles ils donnent lieu sont la conséquence prévisible du commerce maritime et les propriétaires de navires doivent prendre des mesures leur permettant de faire face à ces imprévus. En particulier, à la suite d'un accident, les propriétaires de navires doivent continuer de pourvoir aux besoins des gens de mer qu'ils emploient;
- Les gens de mer devraient s'abstenir d'agir de manière à alourdir le fardeau qui pèse sur les autres gens de mer et aggraver leurs souffrances, comme entraver et donc retarder le déroulement des enquêtes, contraindre ou menacer leurs collègues ou faire de fausses déclarations auprès des enquêteurs; et
- L'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration de l'OIT avaient adopté la résolution élaborée à la première session du présent Groupe de travail, selon laquelle la "question du traitement équitable des marins relève directement de la responsabilité de l'État du port ou de l'État côtier, de l'État du pavillon, de l'État de la nationalité du marin ou de l'armateur". Il est important que tout règlement de la question soit concerté et tienne compte des responsabilités de l'ensemble des parties. Le comportement de l'une quelconque de ces parties en jeu risque d'avoir des incidences sur le fardeau et les souffrances des gens de mers à la suite d'un accident de mer.

4.10 La délégation des États-Unis a déclaré que, dans leur proposition, les responsabilités incombant à la fois aux gens de mer et aux propriétaires de navires étaient des responsabilités à l'égard des gens de mer. En tout état de cause, ces responsabilités n'étaient pas censées être des obligations à l'égard d'un État qui mènerait une enquête, ni ne devraient être interprétées comme telles. La délégation a souligné qu'il s'agissait d'un document sur le traitement équitable des gens de mer, et non sur le traitement équitable des Gouvernements. Elle a aussi fait valoir que quiconque est familiarisé avec ces accidents savait que peu de pratiques étaient plus déloyales envers des gens de mer innocents que lorsqu'un membre de l'équipage, le propriétaire du navire ou tout autre individu ordonne aux gens de mer de mentir ou de commettre d'autres actes illicites, ou les y contraints, lors d'une enquête menée à la suite d'un accident. Et quiconque est familiarisé avec ces accidents savait que cette situation regrettable s'était produite. La délégation a aussi souligné le retard et les souffrances supplémentaires que cette conduite peut engendrer. C'est la raison pour laquelle les responsabilités à l'égard des gens de mer étaient prévues dans la proposition.

4.11 La délégation en outre examiné l'importance que revêt l'élaboration de directives qui pourraient être rapidement adoptées et mises en œuvre par un grand nombre d'États. Pour y parvenir, il est indispensable de reconnaître que les États ont probablement une grande variété de législations nationales. Les directives devraient être suffisamment souples pour que les États puissent prendre en considération ces importantes contraintes.

4.12 La délégation a en outre indiqué que sa proposition était compatible et concordait avec le texte du mandat que lui avait confié le Comité juridique de l'OMI, le Conseil d'administration de

l'OIT et l'Assemblée de l'OMI. Par exemple, d'autres propositions allaient jusqu'à inclure des enquêtes sur la réglementation des stupéfiants dans le champ d'application des directives qu'il est proposé d'établir. Cette approche n'était pas l'objectif visé par chacun, mais elle soulignait combien il était important de s'attacher au véritable mandat du Groupe de travail.

4.13 Enfin, la délégation a conclu que, lors même que toutes les parties n'allaient pas s'associer à tous les avis exposés dans le document, elle n'en priait pas moins le Groupe de travail de se servir de sa proposition comme point de départ des délibérations de la semaine; le texte pouvait toujours être modifié ou complété, mais il fallait qu'il contienne les grandes orientations d'une solution d'ensemble. Ainsi, chacun aurait une idée de la direction retenue par le Groupe de travail et du chemin emprunté pour s'y engager. La délégation a en outre fait valoir que, même si le document soumis par les partenaires sociaux contenait de nombreux points positifs, il omettait purement et simplement certaines sections importantes et outrepassait largement les limites du mandat assigné au Groupe de travail.

4.14 L'IFSMA a présenté brièvement le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/2, qui contenait les principes sur lesquels pourraient reposer les directives. La délégation a précisé que l'IFSMA représentait plus de dix mille capitaines de navires actuellement en fonctions dans le monde entier et qu'elle était, ce qui se conçoit sans peine, préoccupée par le traitement réservé ces derniers temps aux gens de mer à la suite d'un événement de mer.

4.15 C'est pourquoi la délégation a soumis des propositions de directives afin d'assurer le traitement équitable des gens de mer et a diffusé ses idées sur son site Internet pour solliciter des réactions. Il ne fait aucun doute que les gens de mer souhaitent vivement que soit établie une série de directives, car les marins craignent, sans qu'il y ait faute de leur part, de se retrouver prisonniers à tort, victimes d'un revers de fortune.

4.16 La délégation a aussi fait observer que la délégation des Etats-Unis d'une part et les représentants des membres gens de mer et armateurs d'autre part avaient présenté leurs propres séries de directives. Dans les deux cas, l'IFSMA a fait savoir qu'elle était d'accord sur de nombreux points et s'est félicitée de la présentation simple des deux propositions. Toutefois, l'IFSMA était d'avis que les deux présentaient des lacunes.

4.17 L'IFSMA a aussi indiqué que sa proposition était trop complexe et contenait trop d'éléments dictés par la passion, mais elle s'est montrée suffisamment pragmatique pour s'en rendre compte. Si les tentatives de la semaine doivent être couronnées de succès, l'IFSMA considère préférable de se fonder sur le texte du projet de directives utilisé par le Groupe de travail pour ses délibérations. La délégation a donc proposé de n'utiliser les directives contenues dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/2, qu'à des fins de référence, si tel est le souhait du Groupe de travail.

4.18 La délégation a ajouté que, quel que soit le texte retenu sur les deux qui restent, l'IFSMA prêterait un concours sans réserve au Groupe de travail afin d'aboutir à une conclusion satisfaisante.

4.19 La délégation a aussi mis en lumière deux principes qui revêtent une importance majeure pour l'IFSMA :

- a) libérer sans retard les gens de mer et faire obstacle aux contraintes non justifiées qui entraveraient leur liberté par suite d'un événement de mer; et
- b) instituer la responsabilité partagée des propriétaires de navires et des États, séparément et conjointement, en matière de bien-être des gens de mer (et de leur

famille) mis en cause dans des enquêtes et des études réalisées en cas d'événements de mer.

4.20 A l'issue de la présentation des documents, la Présidente a proposé que le débat se déroule dans l'ordre suivant :

- Examen de la structure des directives;
-
- Examen de la question de la détention des gens de mer en qualité de témoins;
-
- Examen de la définition de l'accident; et
-
- Examen de la circulaire MSC-MEPC.4/Circ.1 sur la conservation des originaux des registres/documents à bord des navires.

4.21 La Présidente a proposé que, suite à ces examens, le Groupe de travail étudie les directives, un paragraphe après l'autre.

a) Structure des directives

4.22 La délégation des Etats-Unis a informé le Groupe de travail que les cinq catégories de responsabilités contenues dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 avaient toutes été examinées et approuvées en plénière lors de la première session du Groupe de travail. Lors de ladite session, le Groupe de rédaction avait interrompu ses travaux avant d'atteindre les sections consacrées aux propriétaires de navires et aux gens de mer. La résolution de l'Assemblée de l'OMI, rédigée par le Groupe de travail, reconnaît expressément qu'il y a lieu de prévoir les responsabilités à la fois des propriétaires de navires et des gens de mer. La délégation a ajouté que si toutes les responsabilités étaient imposées par l'intermédiaire des gouvernements cela risquait de poser un problème, car l'exécution de ces dispositions pourrait engendrer des contraintes exercées par des Gouvernements qui tenteraient d'imposer ces obligations indirectes aux propriétaires de navires et aux gens de mer, ou donner l'impression que ces contraintes sont exercées. C'est pourquoi les États-Unis proposent de lier toutes les obligations incombant aux gens de mer aux droits applicables dont ils peuvent se prévaloir.

4.23 La délégation grecque a souscrit à l'avis de la délégation des États-Unis selon lequel les responsabilités des propriétaires de navires et des gens de mer n'étaient pas mentionnées dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, présenté par l'ISF, l'ICS et la CISL.

4.24 Les représentants des membres armateurs et gens de mer ont suggéré de se fonder sur le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1. Les responsabilités des propriétaires de navires et des gens de mer pourraient être intégrées au sein des trois autres catégories de responsabilités. D'autres délégations se sont ralliées à ce point de vue.

4.25 La délégation d'observation chypriote a fait valoir qu'il était inutile de choisir un document comme texte de base, puisqu'il était possible de se fonder sur deux documents distincts.

4.26 À l'issue de ces débats, le Groupe a décidé de retenir comme texte de base le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, présenté par l'ISF, l'ICS et la CISL, qu'il était possible de modifier et d'étayer, selon qu'il convenait, par des propositions contenues dans le document portant sur les responsabilités des propriétaires de navires et des gens de mer, soumis par les États-Unis.

b) Examen de la question de la détention des gens de mer en qualité de témoins

4.27 La Présidente a appelé l'attention sur le manque de clarté, dans le projet de directives actuel, quant à la question de savoir si tous les principes devraient s'appliquer à tous les gens de mer détenus, en qualité de témoins potentiels ou de défendeurs potentiels, et a sollicité l'avis des délégations sur cette question.

4.28 Le représentant des membres gens de mer a indiqué que les témoins potentiels seraient également visés.

4.29 La délégation des États-Unis a aussi fait sienne l'idée selon laquelle les témoins potentiels devraient être visés, et a souligné que les deux documents IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 et 2/3/3 reposaient sur ce postulat.

4.30 Le représentant des membres armateurs a fait allusion à sa précédente intervention sur la question des infractions pénales. Il ne voyait pas pourquoi, en matière de détention, le traitement d'un témoin potentiel devrait différer de celui d'un défendeur potentiel. Il était donc important que les directives couvrent tous les gens de mer en détention et qu'un traitement équitable soit assuré à la fois aux témoins potentiels et aux défendeurs potentiels.

4.31 Aucune objection n'ayant été formulée aux avis ci-dessus, la Présidente a conclu que le Groupe de travail était d'avis que les directives devraient s'appliquer aux défendeurs potentiels et aux témoins potentiels.

c) Définition d'un accident de mer

4.32 La délégation d'observation libérienne a remarqué que le terme "contingency" (traduit en français par "événement imprévu") figurant dans la définition d'un accident de mer contenue dans le document IMO/ILO/WFGTS 2/3/1 risquerait de prêter à confusion. Des modifications de texte ont été proposées par le représentant des membres gens de mer, l'IFSMA et le CMI, selon lesquelles l'expression suivante devrait être ajoutée à la fin de la définition, après le terme "navires" : "susceptible d'entraîner la détention des gens de mer" et le terme "tout" serait inséré au début de la définition, en remplacement de l'article "un".

4.33 La délégation des États-Unis s'est dite préoccupée par l'insertion de dispositions inutiles dans la définition, comme celles qui ont été suggérées dans les précédentes interventions.

4.34 La délégation philippine et les délégations d'observation du Brésil et des Bahamas ont appuyé les modifications suggérées. Les délégations d'observation de l'Espagne et du Libéria ont réitéré les suggestions concernant le terme "incidents", alors que la délégation d'observation de l'Indonésie a proposé de définir un "délit maritime" et de faire allusion à des actions "non intentionnelles". La délégation d'observation des Pays-Bas a suggéré d'inclure l'expression "maritime casualties" (accidents de mer). Elle a ajouté que, l'article II.1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer contenant une référence aux incidents, un libellé analogue pourrait être employé ici. Toutefois, ces différentes tentatives visant à mentionner les "incidents de mer" ont été rejetées au motif qu'elles n'entraient pas dans le cadre du mandat du Groupe de travail.

4.35 La délégation des États-Unis a suggéré de modifier la dernière phrase de la définition d'un accident de mer, telle qu'elle figure dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, en ajoutant l'expression "qui entraîne ou est susceptible d'entraîner des dommages" à la fin de la définition.

4.36 À l'issue des débats concernant le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.1, qui contenait les différentes modifications qu'il était proposé d'apporter au libellé de la définition de l'expression "accident de mer", il a été convenu de remplacer l'article "un" par le terme "tout" et le terme "incident" par le terme "occurrence". La délégation des États-Unis a fait observer que la dernière partie de la définition "qui est susceptible d'entraîner la détention des gens de mer" était inutile aux fins de cette définition.

4.37 La délégation grecque a souscrit au texte suggéré et a proposé d'y inclure des exemples, comme les États-Unis l'ont fait dans leur proposition, afin de préciser la définition d'un accident de mer.

4.38 Le représentant des membres armateurs a remarqué que l'énumération d'exemples risquerait de limiter le champ d'application de la définition et a répété que la définition du CMI, employée dans le document conjoint, avait été adoptée en particulier pour cette raison.

4.39 Le représentant des membres gens de mer s'est déclaré d'accord avec cette intervention et a réitéré son souhait que soit adopté le libellé proposé dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.1, à l'exclusion de tout exemple, qui risquerait de limiter le champ d'application de la définition.

4.40 La délégation des États-Unis a suggéré d'ajouter le texte ci-après à la fin de la définition : "et qui entraîne ou est susceptible d'entraîner des dommages pour le navire, sa cargaison ou le milieu marin, ou un préjudice pour son équipage". Cette modification a été largement appuyée par la délégation d'observation chypriote, sous réserve que l'expression "pour son équipage" soit remplacée par le membre de phrase "pour toute personne se trouvant à bord". Le représentant du CMI a suggéré d'apporter une autre modification à la proposition des États-Unis : le remplacement des termes "pour le navire" par l'expression "pour un navire".

4.41 La délégation des États-Unis a déclaré qu'elle accepterait la suppression des crochets qui entourent la dernière partie de la définition contenue dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.1, à condition que l'on puisse mentionner l'"atteinte aux biens".

4.42 La question des limitations imposées au traitement équitable ayant été soulevée, la Présidente du Groupe de travail a conclu, après un échange de vues, que le traitement équitable était applicable à tout un chacun. Cette décision a été saluée par le représentant des membres gens de mer, qui a fait observer que les activités délictuelles commises à bord des navires étaient souvent menées sans la participation de l'équipage, voire à son insu. Il a alors répété qu'il y aurait lieu d'adopter le texte suggéré, contenu dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 tel que modifié.

4.43 La délégation d'observation des Bahamas a suggéré d'adopter le texte proposé comme définition de travail. La délégation d'observation chypriote s'est associée à cette suggestion.

4.44 La Présidente a mis un terme à ce débat en concluant que le texte contenu dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.1, concernant la définition d'un accident de mer, était adopté tel que modifié de la manière suivante :

"Toute occurrence imprévue ou tout événement matériel lié à la navigation, aux opérations, à la manœuvre des navires, ou aux machines, matériel, produits ou cargaisons à bord de ces navires, qui est susceptible d'entraîner la détention des gens de mer".

d) Circulaire MSC-MEPC.4/Circ.1 sur la conservation des originaux des registres/documents à bord des navires

4.45 Le Groupe de travail a pris note de la circulaire MSC-MEPC.4/Circ.1 sur la conservation des originaux des registres/documents à bord des navires (document IMO/ILO/WGFTS 2/3, annexe 3).

4.46 Le représentant des membres gens de mer a demandé si l'expression "toutes les parties intéressées", figurant au paragraphe 3 de la circulaire, englobait les gens de mer, aux fins de l'accord requis pour autoriser les documents originaux du navire à être saisis. En réponse, le représentant de la délégation des Philippines a déclaré que, pour autant qu'il s'en souvienne, en sa qualité de Présidente du Groupe de rédaction à la session du MSC à laquelle la circulaire avait été élaborée, les gens de mer étaient inclus dans cette expression. Il a aussi expliqué que les originaux des documents du navire ne devraient être saisis que dans des circonstances exceptionnelles.

4.47 Un représentant de l'OIT a indiqué que les prescriptions de la Convention No 185 de l'OIT sur les documents d'identité des gens de mer excluaient l'utilisation de copies certifiées conformes, les données biométriques ne pouvant pas être reproduites. C'est pourquoi les documents d'identité originaux des gens de mer devraient être conservés par eux ou à bord du navire.

4.48 S'agissant de la question de savoir si la circulaire avait un lien direct avec les travaux actuels du Groupe de travail, le représentant de la délégation d'observation néerlandaise a déclaré que le champ d'application de la circulaire allait au-delà des accidents de mer.

4.49 La Présidente du Groupe de travail a proposé que la décision de mentionner la circulaire dans les nouvelles directives puisse être prise dans une section appropriée du projet de directives, comme celle qui porte sur la responsabilité de l'État du port ou de l'État côtier où sont détenus les gens de mer.

Examen et approbation du projet de directives paragraphe par paragraphe sur la base du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1

a) Responsabilités de l'État du port ou de l'État côtier où sont détenus les gens de mer

Titre

4.50 La délégation d'observation des Bahamas a déclaré que certaines des responsabilités mentionnées dans les directives ne sont pas obligatoires. Il y aurait donc peut-être lieu de modifier le titre et la délégation a suggéré de remplacer le terme "responsabilités" par "directives à l'intention". Plusieurs délégations ont apporté leur appui à cette proposition.

Paragraphe 1

4.51 La délégation d'observation des Bahamas a en outre suggéré que la conduite de l'enquête sur un accident de mer relève de la juridiction de l'État du pavillon et a proposé que le libellé de ce paragraphe soit modifié en conséquence.

4.52 La délégation des États-Unis s'est ralliée à cet avis et a suggéré de remplacer l'expression "faire en sorte" par l'expression "prendre des mesures".

4.53 La délégation d'observation chypriote a suggéré d'inclure le membre de phrase "survenu dans un lieu relevant de sa juridiction" après l'expression "accident de mer".

4.54 À l'issue de ce débat, le Groupe de travail a modifié le libellé comme suit :

"Prendre des mesures pour que toute enquête qu'il engage pour établir la cause d'un accident de mer survenu dans un lieu relevant de sa juridiction se déroule le plus diligemment possible."

4.55 Le Groupe de travail s'est penché sur le paragraphe 2, mais a décidé qu'il serait difficile d'examiner le texte principal des directives s'il n'était pas convenu de la définition de la détention. La Présidente a donc proposé de se mettre d'accord sur la définition du terme "détention" avant d'examiner le texte principal des directives.

Introduction

Détention

4.56 La délégation des États-Unis s'est dite préoccupée par le fait que la définition de la détention, telle qu'elle figurait dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, risquait de prêter à confusion, car elle était bien plus générale que la signification du terme habituellement donnée dans les instruments internationaux, qui restreignent la liberté dans une mesure beaucoup plus large. Lors même que la délégation souhaitait qu'un terme autre que détention soit employé, elle pourrait être d'accord sur sa définition, mais elle a suggéré le libellé suivant : "Toute restriction de mouvement des gens de mer, par les pouvoirs publics, imposée à la suite d'un accident de mer, y compris les mesures empêchant de quitter le territoire d'un État autre que l'État de nationalité ou de résidence des gens de mer".

4.57 Le représentant des membres gens de mer s'est rallié à cette suggestion, à condition que les autres paragraphes de l'introduction demeurent inchangés.

4.58 La délégation des États-Unis s'est dite préoccupée par le maintien du membre de phrase "et, en particulier" dans le premier paragraphe de l'introduction, puisque l'emploi de ce libellé étendrait le champ d'application du mandat du Groupe de travail. Elle a suggéré de supprimer l'expression "et, en particulier". La délégation grecque a fait sienne la proposition et a également suggéré, pour régler la question, d'insérer dans les paragraphes du dispositif des directives tous les exemples de détention de gens de mer.

4.59 Le représentant des membres gens de mer a suggéré de supprimer l'expression "et, en particulier, en cas d'accident de mer" et a en outre suggéré une de remanier les paragraphes d'introduction.

4.60 La Présidente a fait la synthèse des débats et a conclu que, le Groupe de travail ne pouvant se mettre d'accord sur la définition du terme "détention" et sur la structure des paragraphes d'introduction, il devrait reprendre l'examen de ces questions après s'être penché sur le texte principal des directives.

4.61 Il y a aussi eu un débat sur la question de savoir s'il était possible d'inclure dans l'introduction les définitions des gens de mer et des propriétaires de navires proposées dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3, présenté par les États-Unis. Le Groupe de travail a décidé que les définitions des termes "gens de mer" et "propriétaires de navires" pourraient aussi être insérées dans l'introduction, moyennant certaines modifications.

4.62 La délégation des États-Unis a en outre déclaré qu'elle aimerait inclure l'introduction figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 dans les directives. Le représentant des membres gens de

mer s'est opposé à cette proposition et a fait valoir que si le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 avait été retenu comme texte de base, c'était pour éviter ce type d'intervention.

4.63 La Présidente a fait la synthèse des débats de la manière suivante : le Groupe de travail reprendrait l'examen des paragraphes d'introduction et étudierait la définition de la détention ainsi que d'autres définitions et, si le Groupe de travail l'acceptait, examinerait aussi, à un stade ultérieur, la question de savoir s'il fallait insérer les paragraphes d'introduction du document des États-Unis dans le texte de base des directives. La Présidente a aussi noté que le Groupe était convenu de la définition de l'expression "accident de mer".

4.64 La délégation des États-Unis a déclaré qu'il n'y avait pas d'accord sur la définition de l'expression "accident de mer". La Présidente a donc conclu que le Groupe reviendrait aussi ultérieurement sur la définition de l'expression "accident de mer".

Paragraphe 2

4.65 La délégation des États-Unis a suggéré d'ajouter l'expression "prenant part à l'enquête" pour préciser les parties auxquelles le paragraphe s'appliquerait. Toutefois, le représentant des membres gens de mer a estimé que l'ajout de cette expression serait inutile, car elle pourrait être interprétée comme excluant une association représentant les gens de mer qui ne prendrait pas directement part à une enquête donnée.

4.66 La délégation grecque, appuyée par la délégation turque et la délégation d'observation chypriote, a indiqué que le paragraphe devrait s'appliquer, pour des raisons pratiques, exclusivement aux associations représentant les gens de mer dans l'État du port ou l'État côtier où sont détenus les gens de mer. Les représentants des membres armateurs et des membres gens de mer ont approuvé cette suggestion. Le représentant de l'OIT a relevé que le texte de la section A 5.2.1 de la nouvelle Convention du travail maritime de 2006 désignait les organisations d'armateurs et de gens de mer sous la forme "Membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée" et que ce texte pourrait servir de modèle.

4.67 La délégation d'observation libérienne a fait valoir que l'expression "ayant d'importants intérêts en jeu" n'était pas claire et que le terme "importants" pouvait être supprimé. La délégation des États-Unis a noté que ce libellé était employé dans des documents de l'OMI en rapport avec la conduite des enquêtes sur les accidents de mer.

4.68 La délégation des États-Unis a suggéré d'ajouter une phrase qui dirait en substance : "prendre des mesures pour donner accès aux association représentant les gens de mer aux fins de surveiller le bien-être des gens de mer." Les représentants des membres armateurs et des membres gens de mer ont appuyé l'idée d'assurer cet accès, mais n'étaient pas favorables à l'inclusion d'une fin limitée pour définir cet accès. La délégation d'observation libérienne a déclaré que le terme "surveiller" était ambigu. Le représentant du CMI a indiqué que la question du bien-être était traitée à un autre endroit des propositions relatives à cette section. La délégation d'observation des Bahamas a affirmé qu'il était important de souligner l'obligation incombant à l'État de détention d'établir la communication avec l'association représentant les gens de mer et qu'il ne s'agissait pas là du droit reconnu aux gens de mer à communiquer avec cette association.

4.69 Le Groupe de travail a approuvé le texte figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.2 : "Coopérer et communiquer avec tous les États, propriétaires de navires et gens de mer ayant d'importants intérêts en jeu, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer dans l'État de détention aient accès à ceux-ci;".

Paragraphe 3

4.70 La délégation des États-Unis a proposé de remanier le paragraphe de la manière suivante : "Satisfaire aux obligations qui lui incombent en vertu du droit international, y compris celles qui relèvent des droits de l'homme."

4.71 Le représentant des membres gens de mer a déclaré que ce libellé semblerait limiter les obligations aux seuls instruments ayant été ratifiés par l'État de détention. À son avis, les gens de mer bénéficient des droits de la personne humaine à l'échelle internationale, qu'ils se trouvent ou non dans un port ou un État qui n'est pas Partie à un ou plusieurs instruments pertinents. Par exemple, ces droits pourraient être étendus en vertu du droit de l'État du pavillon. Le représentant s'est déclaré préoccupé par le fait que les directives pourraient conduire à penser qu'un État non Partie à un instrument international relatif aux droits de l'homme ne serait pas tenu de respecter les droits des gens de mer.

4.72 Le représentant des membres armateurs a indiqué que le terme "obligation" lui posait des problèmes, puisque les directives ne pouvaient pas imposer d'obligation aux États, mais il a fait valoir qu'un marin étranger devrait jouir de tous les droits reconnus aux citoyens de l'État. L'important, a-t-il ajouté, n'était pas de souligner une obligation juridique minimale, mais de définir les droits sans lesquels il est impossible d'assurer le traitement équitable et raisonnable des gens de mer détenus.

4.73 La délégation égyptienne a suggéré de supprimer ce paragraphe et de faire commencer la section par une phrase qui dirait en substance, sur la base de la proposition contenue dans l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 : "Chaque État du port ou État côtier, conformément aux obligations nationales et internationales qui lui incombent, en particulier dans le domaine des droits de l'homme sur le plan international, et eu égard à tous les instruments internationaux liés au traitement équitable des gens de mer". Cette suggestion a été appuyée par les délégations des États-Unis, de la Turquie ainsi que la délégation d'observation du Libéria et l'IFSMA.

4.74 La délégation d'observation chypriote a suggéré d'insérer au paragraphe 3 une mention au "droit national".

4.75 La délégation des États-Unis a déclaré qu'un État de détention ne pouvait pas faire en sorte que "toutes les obligations incombant en vertu du droit international" soient respectées, car un État côtier, par exemple, n'avait pas les moyens de s'assurer qu'un État du pavillon satisfaisait à ses propres obligations.

4.76 Le représentant des membres gens de mer a fait savoir qu'il n'était pas convaincu par cet argument. Même si les directives ne pouvaient pas contraindre un État à respecter les instruments internationaux auxquels il n'était pas Partie, elles pouvaient néanmoins définir les droits qui devraient être reconnus à un marin détenu. Le terme "obligation" pouvait être évité si l'on rédigeait le paragraphe de la manière suivante : "Faire en sorte que les gens de mer jouissent de toutes les protections garanties en vertu des principes consacrés dans le droit international, en particulier ceux qui portent sur les droits de l'homme et qui sont liés au traitement équitable et raisonnable des gens de mer, et qu'il soit satisfait à tout moment à ce principe." Cette proposition a été appuyée par la délégation des Philippines, la délégation d'observation de l'Indonésie et l'IFSMA.

4.77 La délégation d'observation des Bahamas a suggéré de diviser le paragraphe en deux parties pour traiter séparément du droit national et du droit international, en disant en substance :

"3 Faire en sorte que [toutes] les obligations [lui] incombant en vertu du droit international, en particulier celles qui portent sur les droits de l'homme, soient constamment respectées.

.3bis Faire en sorte que toutes les obligations lui incombant en vertu du droit national, en matière de traitement équitable des gens de mer soient constamment respectées."

4.78 La proposition a reçu l'appui de la délégation philippine et des délégations d'observation néerlandaise, malaisienne et chypriote.

4.79 Le représentant des membres armateurs a suggéré d'inclure dans la résolution à laquelle seraient jointes les directives un paragraphe reconnaissant les obligations incombant aux États en vertu du droit national et du droit international applicables, afin que les gens de mer soient traités de manière équitable. Il était important que les directives proprement dites définissent ce qui constitue le traitement équitable en cas de détention des gens de mer.

4.80 Le représentant de l'OMI a fait valoir que le droit international était un système consensuel et qu'il ne fallait pas interpréter l'expression "droit international" de manière restrictive comme si elle se limitait aux instruments internationaux, puisqu'il existait d'autres sources de droit international, comme le droit international coutumier.

4.81 Le Secrétariat conjoint a établi le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.3 pour aider le Groupe de travail à examiner plus avant ce paragraphe.

4.82 La délégation des États-Unis a déclaré préférer les propositions 1 et 2 contenues dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.3, avec suppression des crochets entourant les termes "toutes" et "lui". Se sont associées à cet avis les délégations d'observation norvégienne et néerlandaise.

4.83 Le représentant des membres armateurs a indiqué que le texte des propositions 1 et 2, concernant le droit international et le droit national, devrait être identique, pour éviter que d'aucuns se demandent pourquoi le texte est différent.

4.84 Le représentant des membres gens de mer a indiqué qu'il serait prêt à accepter les propositions 1 et 2 à condition que le terme "lui" soit supprimé. Dans le cas contraire, il appuyait la proposition 3 du document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.3, à condition que soit supprimée l'expression "les gens de mer jouissent". Cet avis a été partagé par les délégations chinoise, philippine et égyptienne et les délégations d'observation brésilienne et indonésienne. La délégation turque a également fait sienne la proposition 3, à condition que soit supprimée l'expression "en particulier celles" avant le membre de phrase "qui portent".

4.85 La délégation d'observation libérienne a jugé contestable l'utilité du membre de phrase "constamment" dans les paragraphes proposés.

4.86 À ce stade, le Groupe n'a pas achevé l'examen de ce paragraphe.

Paragraphe 4

4.87 La délégation des États-Unis a suggéré de faire commencer le paragraphe par le membre de phrase "Prendre des dispositions pour". C'était là un point important, car l'État du port ou l'État côtier n'avait pas les moyens de faire respecter les droits économiques dans le pays des gens de mer.

4.88 Le Groupe de travail a accepté cette modification, de sorte que le paragraphe est rédigé comme suit : "Prendre des dispositions pour que des mesures adéquates soient prises pour préserver constamment les droits économiques et les droits de la personne humaine des gens de mer".

Paragraphe 4bis

4.89 La délégation des États-Unis a suggéré de faire commencer le paragraphe par l'expression "Prendre des dispositions pour", car c'était une question qui relevait du propriétaire du navire et non de l'État ayant procédé à la détention.

4.90 Le représentant des membres gens de mer a exprimé son désaccord en déclarant que cette question devrait relever de l'État ayant procédé à la détention.

4.91 Le Groupe de travail n'a pas accepté la modification et a adopté le paragraphe sous sa forme initiale.

Paragraphe 5

4.92 La délégation grecque a déclaré que l'État procédant à la détention ne pouvait pas pourvoir à la subsistance des familles des gens de mer et que le texte devait être amendé en conséquence.

4.93 Le représentant des membres gens de mer a dit que ce libellé avait été ajouté pour tenir compte des cas où le marin était temporairement privé de revenus du fait de sa détention. L'État procédant à la détention pouvait traiter le problème de différentes manières, notamment en s'adressant au propriétaire du navire ou en versant le salaire du marin. Les conséquences pour la famille ne pouvaient être ignorées et devaient être prises en considération dans les directives. Le représentant a proposé que la question de la subsistance des familles soit traitée dans un paragraphe distinct.

4.94 Le représentant des membres armateurs a indiqué qu'il comprenait le point de vue de la délégation grecque. Néanmoins, il partageait également le point de vue selon lequel les directives devaient aborder la question des répercussions de la perte de revenus pour les familles.

4.95 La délégation philippine a noté les préoccupations exprimées par la délégation grecque, mais a déclaré qu'une des parties, par exemple l'État procédant à la détention, devait s'assurer que les familles concernées étaient prises en charge.

4.96 La délégation des États-Unis est convenue de la nécessité de traiter séparément la question de la subsistance des gens de mer et celle de la subsistance de leurs familles. L'État procédant à la détention ne pouvait pas contrôler tous les aspects du problème. Il a proposé que la question de l'assistance aux familles soit traitée au paragraphe 4.

4.97 L'observateur de la Norvège a fait sienne la position de la délégation grecque, du représentant des membres armateurs et de la délégation des États-Unis.

4.98 L'observateur du Libéria était partisan de maintenir la notion de prise en charge de la subsistance des familles des gens de mer.

4.99 La Présidente a noté que, de l'avis général, il fallait traiter le problème de la subsistance des familles des marins dans un paragraphe distinct et a demandé au Secrétariat de préparer le texte proposé.

4.100 Le Groupe de travail a accepté le texte suivant, qui scinde le paragraphe 5 existant en un nouveau paragraphe 5 et un paragraphe *5bis* :

Nouveau paragraphe 5

"prendre des mesures pour s'assurer/vérifier que des dispositions adéquates sont en place pour pourvoir à la subsistance immédiate de chaque marin, s'agissant notamment, selon que de besoin, de la fourniture d'un logement décent, de vivres et de soins médicaux."

Nouveau paragraphe *5bis*

"prendre des mesures pour s'assurer, en particulier dans les cas de détention prolongée, que les dispositions adéquates sont prises pour pourvoir à la subsistance de la famille du marin."

Paragraphe 6

4.101 Le paragraphe a été adopté dans sa formulation initiale.

Paragraphe 7

4.102 La délégation des États-Unis a dit que, si ce paragraphe avait pour objet de s'assurer que les États procédant à la détention fournissaient les services de conseillers juridiques indépendants aux gens de mer chaque fois qu'un accident de mer donnait lieu à une enquête, toutes les juridictions n'auraient pas les moyens de financer l'application d'un tel principe. Le problème était en partie lié à la manière dont l'expression "accident de mer" avait été définie. Les États-Unis avait mené 3 718 enquêtes maritimes pour la seule année 2005. La prescription dont il était question risquait de nuire au bon fonctionnement du système d'enquête en cas d'accident. Le Groupe de travail pouvait examiner la proposition formulée par les États-Unis, qui figurait dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 (paragraphe 3.1.6).

4.103 Le représentant des membres gens de mer comprenait le point de vue de la délégation des États-Unis. Il a néanmoins appelé l'attention du Groupe de travail sur le paragraphe de l'Introduction dans lequel il était reconnu que les gens de mer constituaient une "catégorie spéciale de travailleurs" et qu'ils avaient besoin d'une "protection spéciale, s'agissant en particulier des rapports avec les autorités publiques". Il arrivait que les marins ne connaissent pas la langue, la culture ou la législation locales. Cette question était essentielle.

4.104 Le représentant des membres armateurs a fait observer qu'il n'était pas toujours nécessaire de fournir les services de conseillers juridiques indépendants. Il s'agissait de fournir *accès* aux conseils. Dans son pays, lorsqu'une personne était arrêtée dans une affaire pénale, elle bénéficiait des services d'un conseiller juridique indépendant, mais uniquement après l'arrestation.

4.105 Le CMI a noté que le point 13 du questionnaire CMI contenait notamment les questions suivantes: "Que votre État utilise ou non le système de justice pénale ou tout autre système lors de la

I:\IMO\ILO-WGFTS\2\6.DOC

procédure d'enquête, les membres d'équipage des navires concernés seront-ils détenus ?" et "À quels services de conseil juridique et/ou de défense le personnel en question aura-t-il accès ?". Un très grand nombre de réponses, notamment en provenance des États-Unis, ont indiqué que les membres d'équipage avaient accès à des avis juridiques et que ces services étaient fournis par l'État si les membres d'équipage ne pouvaient pas les payer.

4.106 Le représentant des membres gens de mer a noté qu'un marin risquait fort de s'auto-incriminer s'il ne bénéficiait pas d'un avis juridique. Lorsque l'armateur ne couvrait pas les dépenses liées à la fourniture d'un avis juridique, souvent les groupes de bienfaisance ou les syndicats venaient à la rescousse. Une manière très simple d'assurer un traitement équitable consistait à informer les gens de mer de leurs droits et le meilleur moyen d'y parvenir était de leur fournir un avis juridique.

4.107 L'observateur des Bahamas a fait observer que l'insertion du mot "détenus" après les mots "gens de mer" établirait une distinction entre les cas graves et la grande majorité des enquêtes maritimes, étant donné que les cas de détention ne représentaient qu'un nombre relativement faible d'enquêtes.

4.108 Le représentant des membres gens de mer a dit qu'il pouvait accepter le principe selon lequel il fallait fournir un avis juridique aux gens de mer détenus et leur donner accès aux avis juridiques dont bénéficiaient les autres parties concernées par l'enquête.

4.109 La délégation des États-Unis a déclaré que cela dépendait de la définition du terme "détention" et de sa portée, c'est-à-dire de la durée de la détention.

4.110 La Présidente a estimé qu'il y avait un consensus suffisant au sein du Groupe de travail sur les principes examinés pour que le Secrétariat rédige le projet de texte. Le Secrétariat a ensuite proposé le nouveau texte suivant :

"veiller à ce que les gens de mer faisant l'objet d'une enquête, d'une demande de renseignements ou d'un examen aient accès à un avis juridique indépendant et, le cas échéant, à des services d'interprétation et soient informés de tout risque d'auto-incrimination et de leur droit de garder le silence. Dans le cas des gens de mer qui ont été placés en détention, l'État ayant procédé à la détention devrait veiller à ce qu'ils bénéficient d'un tel avis et de tels services."

Paragraphe 8

4.111 Le paragraphe a été adopté sans modification et se lit comme suit : "veiller à ce que les gens de mer mis en cause soient informés du fondement sur lequel l'enquête est réalisée (par exemple, conformément au Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer (résolution A.849(20), telle que modifiée par la résolution A.884(21) ou telle qu'elle pourrait être modifiée ultérieurement, ou conformément à d'autres procédures juridiques nationales);".

Paragraphe 9

4.112 La délégation des États-Unis a proposé le libellé suivant "mettre en œuvre promptement les obligations applicables découlant du paragraphe 1 b) de l'article 36 de la Convention de Vienne sur les relations consulaires pour informer les gens de mer de leur droit de faire l'objet d'une notification consulaire et/ou de présenter une notification consulaire;"

4.113 La délégation philippine a dit qu'elle pouvait appuyer une telle proposition, mais ne voulait pas être limitée à un article en particulier. La Présidente a proposé de rétablir le texte initial; sa proposition ayant été acceptée, le paragraphe se lit comme suit : "veiller à ce que les obligations découlant de la Convention de Vienne sur les relations consulaires, y compris celles relatives à l'accès, soient promptement respectées et que le ou les États de nationalité de tous les gens de mer concernés soient informés de leur situation comme il se doit;".

Paragraphe 9bis

4.114 La délégation des États-Unis a proposé de remplacer les mots "en confiance" par les mots "communiquer en privé". La proposition ayant été acceptée, le paragraphe se lit comme suit : "veiller à ce que tous les gens de mer détenus disposent des moyens leur permettant de communiquer en privé avec toutes les parties ci-après :

- membres de leur famille;
- associations de bienfaisance;
- propriétaire du navire;
- syndicats;
- ambassade ou consulat de l'État du pavillon et du pays de résidence ou la nationalité; et
- mandataires en justice;" .

Paragraphe 10

4.115 Le paragraphe a été accepté sans modification et se lit comme suit : "s'employer par tous les moyens à préserver les preuves afin que la présence physique du marin soit réduite au minimum nécessaire.".

Paragraphe 11

4.116 La délégation des États-Unis a proposé de remplacer le point-virgule final par un point. La proposition ayant été acceptée, le paragraphe se lit comme suit : "s'assurer que les décisions prises en vertu du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) respectent les dispositions de la règle 11 de l'Annexe I (Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures)." .

Paragraphe 12

4.117 Ce paragraphe a été accepté sans modification et se lit comme suit : "interroger promptement les gens de mer, lorsque ces entretiens ont lieu dans le cadre d'une enquête menée par l'État côtier à la suite d'un accident de mer, en tenant compte de leur état physique et mental résultant de l'accident.".

Paragraphe 13

4.118 La délégation des États-Unis a proposé d'ajouter les mots "prendre des dispositions pour" au début du paragraphe. La proposition ayant été acceptée, le paragraphe se lit comme suit : "prendre des dispositions pour que les gens de mer, une fois qu'ils ont été interrogés ou si leur présence n'est pas nécessaire dans le cadre de l'enquête menée par l'État côtier à la suite d'un accident de mer, soient autorisés à rembarquer ou être rapatriés sans retard injustifié."

Paragraphe 13bis

4.119 Ce paragraphe a été accepté sans modification et se lit comme suit : "envisager des solutions non privatives de liberté en remplacement de la détention avant le procès (y compris la détention en qualité de témoin), notamment lorsqu'il est évident que le marin concerné est employé dans le cadre d'un service régulier vers l'État du port ou l'État côtier ayant procédé à la détention."

Paragraphe 14

4.120 La délégation des États-Unis a proposé d'ajouter les mots "prendre des dispositions pour" au début du paragraphe. Le représentant des membres armateurs a ensuite proposé de remplacer le mot "toute" par "l'" et de ne pas ajouter les mots proposés par les États-Unis. Sa proposition ayant été acceptée, le paragraphe se lit comme suit : "conclure promptement l'instruction et, le cas échéant, inculper les gens de mer soupçonnés d'une infraction pénale en veillant à ce que tous les gens de mer bénéficient des moyens de protection prévus selon les voies légales à la suite de cette inculpation."

Paragraphe 14bis

4.121 La délégation grecque a fait observer que les autorités judiciaires avaient leurs propres responsabilités et a proposé d'ajouter les mots "avoir mis en place des procédures afin que". La délégation des États-Unis a appuyé cette proposition et a ajouté que seuls les dommages "arbitraires et injustifiés" devaient être pris en considération. Les propriétaires de navires ne devaient pas être mentionnés. L'observateur des Bahamas a indiqué qu'il partageait ce point de vue, étant donné que cette question ne relevait pas du mandat du Groupe de travail. Le représentant des membres gens de mer est convenu que les coûts "excessifs et arbitraires" étaient ceux auxquels il était fait référence dans le paragraphe en question. Le Groupe de travail a accepté le libellé suivant : "avoir mis en place des procédures afin que tout dommage, préjudice ou perte arbitraire et injustifié subi par le marin imputable à des actes ou des omissions de l'État du port ou de l'État côtier procédant à la détention soit intégralement indemnisé."

Paragraphe 15

4.122 Ce paragraphe a été accepté sans modification, il se lit comme suit : "dans la mesure où la législation nationale le permet, veiller à offrir un mécanisme pour le dépôt d'une caution raisonnable ou autre garantie financière pour permettre la mise en liberté et le rapatriement du marin en attendant la conclusion de l'instruction ou de toute procédure judiciaire."

Paragraphe 15bis

4.123 La délégation des États-Unis a fait observer que le pouvoir judiciaire n'était pas contrôlé par le Gouvernement. Le représentant des membres armateurs a proposé de porter les directives à l'attention du système judiciaire et d'ajouter les mots "prendre des dispositions pour". Le représentant des membres gens de mer a noté que, étant donné qu'aucune durée n'était précisée, la détention

pouvait être très longue. Après un échange de vues sur cette question, il a été proposé par la délégation grecque de remplacer le membre de phrase "dans un délai raisonnable" par "dans les délais les plus brefs". Cette proposition ayant été acceptée, le paragraphe se lit comme suit : "prendre des dispositions pour que toute audition devant le tribunal, lorsque les gens de mer sont détenus, ait lieu dans les délais les plus brefs."

Paragraphe 16 et 17

4.124 La délégation turque a fait savoir que son pays voyait un inconvénient à toute référence directe et détaillée à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, mais a accepté que le texte des articles soit ajouté. Un échange de vues auquel ont participé la Grèce, les États-Unis et les observateurs de Chypre et du Libéria a suivi. Le Secrétariat de l'OMI a expliqué que certains États voyaient un inconvénient aux références directes à certains traités. Il a été convenu que des références pouvaient être insérées dans le texte de la résolution connexe, et que le Secrétariat modifierait le libellé des paragraphes 16 et 17, en s'appuyant sur ces principes.

Directives à l'intention de l'État du pavillon

Nouveau paragraphe 1

4.125 L'observateur de Chypre a proposé d'insérer un nouveau paragraphe avant le paragraphe 1, analogue à celui qui figure dans les directives à l'intention de l'État côtier. Cette proposition a été appuyée par l'observateur des Bahamas, qui a ajouté que cela mettrait l'accent sur le fait que l'obligation de mener une enquête incombe à l'État du pavillon. Ce nouveau paragraphe se lit comme suit : "prendre des dispositions pour que toute enquête engagée en vue d'établir la cause d'un accident de mer se déroule de manière équitable et avec diligence."

Paragraphe 1

4.126 Le représentant des membres armateurs a fait observer que la logique applicable au paragraphe précédent ne s'appliquait pas à ce paragraphe. Le représentant des membres gens de mer a proposé de supprimer les mots "coopérer avec". La délégation des États-Unis a insisté sur l'importance de la communauté de vues à ce sujet. La Présidente a proposé d'employer le texte utilisé dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.2, sans les mots "dans l'État procédant à la détention". Le Groupe de travail a finalement accepté le libellé suivant : "coopérer et communiquer avec tous les États, propriétaires de navires et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer aient accès à ceux-ci."

Paragraphe 2

4.127 Ce paragraphe a été accepté tel que modifié conformément à la proposition de l'observateur des Bahamas pour tenir compte de la procédure actuelle d'amendement du Code OMI. Le Secrétariat a été chargé de modifier le libellé du paragraphe.

Paragraphe 3

4.128 Ce paragraphe ayant été accepté sans modification, il se lit comme suit : "apporter son concours pour que les propriétaires de navires respectent leurs obligations envers les gens de mer mis en cause dans un accident de mer ou dans une enquête."

Paragraphe 4

4.129 La délégation des États-Unis a proposé d'ajouter le membre de phrase "prendre des dispositions pour". Le représentant des membres gens de mer a fait observer que l'État du pavillon devait effectivement s'assurer que le propriétaire du navire respectait ses obligations. Cette proposition a été appuyée par le représentant des membres armateurs qui a proposé d'ajouter "un État côtier ou un État du port". La délégation des États-Unis, la délégation panaméenne et l'observateur de Chypre se sont déclarés favorables à l'insertion du membre de phrase "prendre des dispositions pour", tandis que la délégation grecque, l'observateur de l'Espagne et le CMI ont opté pour les propositions précédentes. L'observateur des Pays-Bas a noté que deux cas de figure différents étaient envisagés. Après un échange de vues, il a été décidé d'accepter le projet de texte initial en ajoutant les mots "enquête engagée par un État du pavillon, un État côtier ou un État du port", comme proposé par l'observateur des Bahamas; le paragraphe se lit donc comme suit : "veiller à ce que les propriétaires de navires respectent leur obligation de coopérer à toute enquête engagée par un État du pavillon, un État côtier ou un État du port à la suite d'un accident de mer."

Paragraphe 5

4.130 La délégation grecque, notant le caractère général du langage utilisé dans ce paragraphe, s'est interrogée sur la nature de l'assistance que l'État du pavillon devait fournir.

4.131 Le représentant des membres armateurs a proposé qu'en cas d'enquête, l'État du pavillon coopère en communiquant les renseignements en sa possession.

4.132 Le représentant des membres gens de mer a souligné que les gens de mer étaient en droit d'attendre un appui de la part de l'État du pavillon dont ils dépendaient. À cet égard, il a déclaré que, si l'État côtier ignorait les directives, le marin devait pouvoir obtenir la protection de l'État du pavillon. Pendant l'enquête, l'État du pavillon ne devait pas abandonner le marin, mais l'aider à obtenir un traitement équitable et, le cas échéant, couvrir les frais de rapatriement et accorder une aide financière.

4.133 L'observateur de Chypre a noté que les directives portaient sur les gens de mer et a proposé de supprimer la référence au propriétaire du navire.

4.134 L'observateur du Libéria, jugeant que ce paragraphe était inutile et avait un caractère redondant par rapport à d'autres dispositions, a proposé de le supprimer.

4.135 L'observateur des Bahamas a noté que dans certains cas, l'État du pavillon devait aider le propriétaire du navire pour aider le marin. Cela pouvait notamment se produire lorsque l'État du pavillon et le propriétaire du navire fournissaient des renseignements sur le statut d'un navire.

4.136 Le représentant des membres armateurs a déclaré que l'État du pavillon et le propriétaire de navire devaient coopérer et participer à l'enquête dès le début, pour le bien du marin.

4.137 La délégation des États-Unis a fait observer qu'il était important de comprendre l'objet de l'assistance fournie par l'État du pavillon au propriétaire du navire et au marin. Elle a ensuite déclaré que cette disposition était mieux formulée au paragraphe 3.2.7 du projet de directives élaboré par les États-Unis, qui figurait à l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3.

4.138 L'observateur de Chypre a insisté sur le fait que la référence au propriétaire du navire ne relevait pas du mandat du Groupe de travail.

4.139 Le représentant des membres gens de mer a appuyé le maintien de la référence à l'assistance fournie au propriétaire du navire, étant donné qu'elle pouvait aider le marin. Il a ensuite proposé de restreindre la portée de l'assistance en ajoutant le membre de phrase suivant après "gens de mer" : "à obtenir un traitement équitable et le propriétaire du navire".

4.140 Le représentant des membres armateurs a accepté la proposition du représentant des membres gens de mer et réaffirmé que l'État du pavillon devait offrir son assistance dès le début de l'enquête.

4.141 Le Groupe de travail ayant approuvé la proposition du représentant des membres gens de mer, le paragraphe se lit comme suit :

"5 aider les gens de mer à obtenir un traitement équitable et prêter son concours aux propriétaires de navires au cas où un État côtier ou un État du port engage une enquête;"

Paragraphe 6

4.142 Le Groupe de travail a approuvé ce paragraphe sans modification.

Paragraphe 7

4.143 La délégation grecque a estimé qu'il aurait été préférable de placer la disposition sous les directives à l'intention de l'État de nationalité des gens de mer.

4.144 La délégation des États-Unis a approuvé les observations de la délégation grecque et a estimé qu'une meilleure formulation, réduisant la portée de l'assistance fournie par l'État du pavillon, figurait au paragraphe 3.2.6 du projet de directives élaboré par les États-Unis, à l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3.

4.145 Le représentant des membres armateurs, faisant référence au paragraphe 3.2.6 du projet de directives élaboré par les États-Unis, a proposé de remplacer, dans la version anglaise, les termes "domestic law" par "national law".

4.146 Le représentant des membres gens de mer a appuyé la position du représentant des membres armateurs et a proposé que les deux textes soient combinés. Il s'est ensuite interrogé sur la signification de l'expression "soumis à leur juridiction" au paragraphe 3.2.6 du projet de directives élaboré par les États-Unis.

4.147 L'observateur des Bahamas a fait observer que si l'État côtier avait autorisé le marin à retourner dans son pays, l'État du pavillon ne devait pas prendre en charge son rapatriement.

4.148 Intervenant sur ce point, la délégation des États-Unis a précisé que l'État du pavillon ne devait pas financer le vol de retour du marin, mais devait aider le marin en l'informant et le mettant à disposition. Le voyage devait être financé par l'État demandeur.

4.149 Le représentant des membres armateurs a ajouté que l'État du pavillon devait faciliter la communication avec le marin, même si ce dernier résidait dans un État tiers.

4.150 Répondant à la question du représentant des membres gens de mer, le représentant de l'OMI a fait remarquer que, dans certains cas, un État côtier n'avait autorité pour enquêter sur un marin que lorsque le marin se trouvait dans l'État concerné et non pas à l'étranger.

4.151 Le représentant des membres gens de mer a noté que l'expression "soumis à leur juridiction" couvrirait toutes les nationalités. Il a également noté que les directives à l'intention de l'État de nationalité des gens de mer contenaient une disposition similaire.

4.152 Le représentant des membres armateurs a proposé, afin de lever toute ambiguïté, de supprimer les mots "de leur nationalité".

4.153 La délégation grecque a fait observer que l'obligation d'aider faite concurremment à l'État du pavillon et à l'État de nationalité des gens de mer pouvait aboutir à un manque de coopération.

4.154 La délégation philippine a proposé de supprimer le paragraphe.

4.155 Après un échange de vues, le Groupe de travail a accepté la proposition du représentant des membres armateurs et le paragraphe ainsi modifié se lit comme suit : (texte mis au point par le Secrétariat conjoint) :

"7 faciliter, conformément aux dispositions de la législation nationale, la délivrance et la signification des actes de procédure, ainsi que le retour, dans l'État du port ou l'État côtier, des gens de mer soumis à leur juridiction dont on a besoin uniquement en qualité de témoin dans toute procédure engagée à la suite d'un accident de mer;"

Paragraphe 8

4.156 La délégation des États-Unis a indiqué que le paragraphe 3.2.10 du projet de directives présenté par les États-Unis en annexe au document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3, contenait une meilleure formulation de la même disposition.

4.157 La délégation grecque a déclaré qu'elle approuvait le principe énoncé dans le paragraphe et s'est demandé comment ce principe pourrait être appliqué si l'État côtier ne coopérait pas suffisamment.

4.158 L'observateur de Chypre a proposé d'insérer le membre de phrase "prendre des dispositions pour" au début du paragraphe.

4.159 Le représentant des membres armateurs a appuyé le principe selon lequel l'État du pavillon et l'État de nationalité des gens de mer devaient l'un et l'autre avoir accès au marin concerné, comme prévu dans le projet de directives.

4.160 Le représentant des membres gens de mer a estimé qu'il fallait établir un lien entre l'État du pavillon et l'État de nationalité des gens de mer, quelle que soit la nationalité du marin. À cet égard, il a fait observer que 51 % des navires immatriculés au Royaume-Uni ne comptaient aucun marin britannique à bord, mais que cela ne signifiait pas que les agents consulaires du Royaume-Uni ne devaient pas être autorisés à fournir une assistance.

4.161 L'observateur des Bahamas a précisé que l'État du pavillon comme l'État de nationalité des gens de mer devaient être tenus d'assurer l'accès aux gens de mer, puisqu'ils devaient fournir les moyens de communiquer avec le marin; tandis que l'État côtier ou l'État du port devait être tenu de permettre l'accès aux gens de mer.

4.162 La Présidente a fait observer que la question était traitée de manière satisfaisante par la Convention de Vienne sur les relations consulaires. Plusieurs délégations ont approuvé cette observation.

4.163 La délégation grecque a fait observer que les cas de non-coopération de la part de l'État côtier devaient être signalés au Secrétariat conjoint.

4.164 Le Groupe de travail ayant approuvé la modification proposée par l'observateur de Chypre, le paragraphe se lit comme suit :

"8 **prendre des dispositions** pour que les agents consulaires de l'État du pavillon puissent avoir accès aux gens de mer mis en cause, quelle que soit leur nationalité;"

Paragraphe 9

4.165 La délégation turque a dit que la question de la garantie financière était cruciale et a proposé d'intégrer le libellé correspondant dans l'article 15 des directives à l'intention de l'État du pavillon. La position de la Turquie au sujet de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer demeurerait inchangée dans le contexte des directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer.

4.166 Le représentant des membres gens de mer a proposé d'ajouter les mots "en dernier ressort" et de supprimer le membre de phrase "en s'appuyant sur les dispositions de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui prévoit" dans la deuxième phrase.

4.167 Le Groupe de travail a approuvé l'amendement proposé par le représentant des membres gens de mer. Le texte ainsi amendé se lit comme suit :

"prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir le traitement équitable des gens de mer qui étaient employés ou engagés à bord d'un navire battant son pavillon. Ces mesures peuvent comprendre, en dernier ressort, la prompte levée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté de l'équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou autre garantie financière;"

4.168 À la suite de l'examen du paragraphe 9, la délégation des États-Unis a estimé qu'un sujet essentiel n'avait pas été abordé au cours du débat, à savoir les mesures discriminatoires ou de rétorsion auxquelles s'exposaient les gens de mer qui participaient à l'enquête. De nombreux marins, craignant une mise sur liste noire ou d'autres formes de représailles visant leurs moyens de subsistance ou leur famille, étaient contraints de cacher des faits essentiels, de ne pas dénoncer des conditions dangereuses ou le comportement illicite de tierces personnes, de mentir aux enquêteurs, voire de forcer d'autres marins à en faire autant. Ces agissements retardaient les enquêtes, pesaient injustement sur les autres marins et dissimulaient des conditions de travail dangereuses qui risquaient de mettre en danger la vie des gens de mer. La délégation des États-Unis a donc proposé d'inclure le paragraphe 3.2.8 du document IMO/ILO/WGTS 2/3/3 en tant que paragraphe distinct visant à prévenir les mesures de rétorsion sous toutes leurs formes, et d'inclure des dispositions similaires dans les autres sections.

4.169 Le représentant des membres armateurs a estimé que s'il était convenu d'ajouter le paragraphe en question aux directives destinées à l'État du pavillon, il faudrait également l'ajouter aux directives destinées à l'État côtier.

4.170 Le représentant des membres gens de mer a proposé d'ajouter les mots "faire en sorte que" au début de la phrase et de supprimer les mots "dans la mesure autorisée par la législation nationale".

4.171 Le Groupe de travail a accepté d'inclure le paragraphe 3.2.8 du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 dans les directives destinées à l'État du port, à l'État côtier et à l'État du pavillon, en tant que paragraphe distinct, en y apportant les amendements suivants :

"Faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur participation à l'enquête."

Directives à l'intention de l'État de nationalité des gens de mer

Paragraphe 1

4.172 Le Groupe de travail a décidé d'amender le libellé du paragraphe 1 comme suit :

"coopérer et communiquer avec tous les États, propriétaires de navires et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer puissent avoir accès à ceux-ci."

Paragraphe 2

4.173 Le Groupe de travail a décidé de maintenir le texte du paragraphe 2 sans modification.

Paragraphe 3

4.174 Le Groupe de travail a décidé de maintenir le texte du paragraphe 3 sans modification.

Paragraphe 4

4.175 Le représentant des membres gens de mer a proposé de supprimer les mots "leur nationalité" et d'ajouter les mots "soumis à leur juridiction". Le Groupe de travail a accepté ces propositions. Le texte amendé se lit comme suit :

"faciliter, conformément aux dispositions de la législation nationale, la signification des actes de procédure et le retour, dans l'État du port ou l'État côtier, des gens de mer soumis à leur juridiction dont on a besoin uniquement en qualité de témoin dans toute procédure engagée à la suite d'un accident de mer;"

Paragraphe 5

4.176 La délégation grecque a proposé d'ajouter les mots "prendre des dispositions pour que" au début de la phrase. Elle a également proposé d'ajouter les mots "sous sa juridiction" à la fin de la phrase, étant donné que les gens de mer pouvaient être des non-nationaux, comme c'était le cas des immigrants ou des demandeurs d'asile.

4.177 L'observateur des Bahamas a proposé d'ajouter "nationalité" ou "résidence" à la fin de la phrase.

4.178 Le Groupe de travail a décidé de ne retenir aucune de ces propositions, à l'exception de l'ajout des mots "prendre des dispositions pour que" au début de la phrase. La phrase amendée se lit comme suit :

"Prendre des dispositions pour que ses agents consulaires puissent avoir accès aux gens de mer mis en cause;"

Paragraphe 6

4.179 Le Groupe de travail a décidé d'inclure une version amendée du paragraphe 3.3.5 du document IMO/ILO/WGTS 2/3/3 en tant que nouveau paragraphe. Le représentant des membres gens de mer a proposé de modifier le libellé du paragraphe et le représentant des membres armateurs a proposé de supprimer le membre de phrase "conformément aux dispositions de la législation nationale". La version amendée du paragraphe se lit comme suit :

"s'employer à fournir un soutien et une assistance, à faciliter le traitement équitable de ses ressortissants et le déroulement de l'enquête dans les meilleurs délais;"

Paragraphe 7

4.180 Le Groupe de travail a décidé d'inclure une version amendée du paragraphe 3.3.6 du document IMO/ILO/WGTS 2/3/3 en tant que nouveau paragraphe. La version amendée se lit comme suit :

"Prendre des dispositions pour que les fonds remis par le propriétaire du navire sous forme de salaire à l'intention des gens de mer détenus, ou pour subvenir aux besoins de leurs familles, soient utilisés aux fins prévues;"

Paragraphe 8

4.181 Le Groupe de travail a décidé d'inclure une version amendée du paragraphe 3.3.7 du document IMO/ILO/WGTS 2/3/3 en tant que nouveau paragraphe. La version amendée se lit comme suit :

"Faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur participation à l'enquête;"

Sections supplémentaires

4.182 La délégation des États-Unis a proposé d'inclure dans les directives des sections distinctes sur les propriétaires de navires et sur les gens de mer. À cet égard, elle a invité le Groupe de travail à examiner le texte proposé, qui figurait aux sections 3.4 et 3.5 de l'annexe du document IMO/ILO/WGTS 2/3/3. Les représentants des membres armateurs et des membres gens de mer ont l'un et l'autre noté que leur texte conjoint, présenté dans le document IMO/ILO/WGTS 2/3/1, ne contenait pas de sections distinctes pour les directives à l'intention des propriétaires de navires et des gens de mer. Ils estimaient que les rôles des propriétaires de navires et des gens de mer étaient abordés de manière satisfaisante dans d'autres sections.

Directives à l'intention des propriétaires de navires

Paragraphe 1

4.183 Le Groupe de travail a modifié le paragraphe comme suit :

"Coopérer et communiquer avec tous les États, propriétaires de navires et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations porte-parole des gens de mer puissent avoir accès à ceux-ci;"

Paragraphe 2

4.184 Le représentant des membres armateurs a fait remarquer que le fait de ne prendre aucune mesure pour accélérer l'enquête serait probablement illégal. Il a donc proposé soit de modifier ce paragraphe en lui donnant un tour constructif, soit de le supprimer. Cette proposition a été appuyée par la délégation grecque.

4.185 La délégation des États-Unis a par conséquent proposé de supprimer les mots "retarder ou contrarier" et d'ajouter les mots "accélérer et coopérer". Le représentant des membres armateurs a approuvé l'ajout du mot "accélérer" mais pas celui du mot "coopérer".

4.186 L'observateur de Chypre a proposé d'ajouter les mots "afin de contribuer au traitement équitable des gens de mer" à la fin de cette phrase. Les représentants des membres armateurs et des membres gens de mer n'ont pas souscrit à cette proposition, étant donné que cette tournure n'était pas incluse dans les obligations de l'État du pavillon, du port et de l'État côtier.

4.187 Après concertation, le Groupe a adopté le texte modifié suivant :

"Prendre des mesures pour accélérer toute enquête engagée par un État du port, un État côtier ou un État du pavillon."

Paragraphe 3

4.188 Le représentant des membres armateurs a laissé entendre que le mot "coercition" n'était pas approprié. Les propriétaires de navires avaient légalement le droit d'encourager les gens de mer à coopérer à toute enquête. L'ajout du mot "coercition" pourrait avoir des conséquences négatives. Cette opinion était également partagée par le représentant des membres gens de mer, qui a fait remarquer que les gens de mer avaient besoin de conseils juridiques s'ils étaient victimes de coercition. Le représentant des membres gens de mer a proposé de supprimer cette phrase.

4.189 La délégation des États-Unis a fait remarquer que l'ajout du mot "coercition" avait pour but de protéger les gens de mer des propriétaires de navires qui les obligeraient à renoncer à leur droit d'éviter l'auto-incrimination et ne devrait pas être interprété de manière négative.

4.190 Après délibération, le Groupe de travail a décidé de supprimer le mot "coercition" et proposé la formulation suivante :

"S'employer à encourager les gens de mer et autres personnes qu'ils ont engagés à coopérer à toute enquête, compte dûment tenu des droits applicables."

4.191 Pendant l'examen de ce paragraphe, les représentants des membres armateurs et des membres gens de mer ont présenté une proposition commune de nouveaux paragraphes remplaçant tous les paragraphes proposés par les États-Unis aux sections 3.4 et 3.5 de l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. Les nouveaux paragraphes proposés ont été distribués au Groupe de travail aux fins d'examen dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5.

4.192 La délégation des États-Unis a fait savoir que le Groupe de travail avait déjà décidé de poursuivre l'examen des propositions figurant dans les sections 3.4 et 3.5 de l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. Elle s'opposait donc au fait d'abandonner ces propositions pour se concentrer sur le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5. À son sens, les directives seraient incomplètes sans une énumération des devoirs des propriétaires de navires et des gens de mer. Cette opinion était partagée par un certain nombre de délégations ou d'observateurs, y compris Chypre, la Norvège, les Bahamas, les Philippines, le Panama, la Turquie, l'Égypte, les Pays-Bas et la Fédération internationale des associations de capitaines de navires (IFSMA).

4.193 Le représentant des membres armateurs a rétorqué que le Groupe de travail était convenu d'utiliser l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 comme document de référence, et les propositions figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 venaient s'ajouter à ce document de référence. Il a indiqué que la nouvelle proposition allait ajouter une obligation impérative imposée aux propriétaires de navires dans le cadre de la détention possible des gens de mer. L'observateur du Brésil a partagé cet avis.

4.194 Le représentant des membres armateurs a également déclaré que le Groupe devait faire preuve de prudence car certaines des propositions étaient délicates et avaient fait l'objet de négociations approfondies pendant plusieurs années, ou avaient trait à des accords de longue date entre les propriétaires de navires et les gens de mer.

4.195 Le représentant des membres gens de mer a partagé cet avis. Il a rappelé au Groupe de travail qu'il avait émis un certain nombre de réserves concernant toute nouvelle section sur les directives à l'intention des propriétaires de navires ou des gens de mer, et les propositions figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 constituaient une tentative visant à présenter des sections simplifiées si elles étaient jugées nécessaires. Après de nouvelles consultations, la Présidente a conclu que le Groupe de travail continuerait d'examiner chaque paragraphe par l'intermédiaire des propositions figurant aux sections 3.4 et 3.5 de l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3, puis examinerait ensuite le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 en tant que proposition supplémentaire.

4.196 Avant que le Groupe de travail n'examine le paragraphe .4, l'observateur des Bahamas a proposé que la première proposition figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 soit scindée en deux parties, et que la première phrase (c'est-à-dire "Dans le cadre des enquêtes, les propriétaires des navires ont l'obligation impérative de protéger les droits des gens de mer qu'ils emploient ou engagent, y compris le droit d'éviter l'auto-incrimination, et de prendre des dispositions pour garantir leur traitement équitable.") soit insérée dans les nouvelles directives.

4.197 Répondant à une question de l'IFSMA concernant la justification de l'obligation qu'avait le propriétaires du navire de protéger les intérêts des gens de mer, le représentant des membres gens de mer a déclaré que le propriétaire du navire et le marin étaient liés par des contrats de travail, et ils avaient des obligations réciproques lorsque des accidents survenaient sur le lieu de travail.

4.198 La délégation des États-Unis a proposé d'ajouter les mots suivants à la nouvelle phrase proposée : "et à favoriser leur coopération dans toute enquête."

4.199 Le représentant des membres armateurs a déclaré que la coopération était déjà évoquée au paragraphe .1, et que le terme "favoriser" pouvait s'étendre bien au-delà du niveau pratique de questions telles que l'adaptation d'un régime de travail à des domaines qui faisaient l'objet d'accords de longue date dans le secteur.

4.200 Le représentant des membres gens de mer est convenu que le mot "favoriser" devrait être évité.

4.201 La délégation des États-Unis a proposé d'autres termes, tels que "encourager" ou "promouvoir".

4.202 Le Groupe de travail est convenu d'insérer la première phrase du premier paragraphe du document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 dans la section sur les directives à l'intention des propriétaires de navires.

Paragraphe 4

4.203 Le représentant des membres armateurs a déclaré qu'il souscrivait en principe à la teneur du paragraphe. Il a également proposé de supprimer le reste de la phrase après les mots "à préserver les preuves".

4.204 La délégation des États-Unis a noté que la prescription visait à faire pendant à la directive à l'intention de l'État du port ou de l'État côtier concernant la nécessité de s'employer par tous les moyens à préserver les preuves afin que la présence physique du marin soit réduite au minimum nécessaire, et que la formulation des propriétaires de navires n'allait pas dans ce sens.

4.205 Le représentant des membres armateurs a noté que l'expression "par tous les moyens" pouvait avoir une signification différente dans différents systèmes juridiques. À cet égard, le représentant des membres armateurs est convenu que la formulation devait être améliorée.

4.206 La délégation des États-Unis a fait savoir que la formulation du paragraphe .10 de la page 2 de l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, présenté par les États-Unis, pourrait être utilisée pour exprimer la nécessité d'accélérer le voyage du marin et réduire au minimum nécessaire sa présence physique prolongée dans le but de donner des preuves pour les besoins de l'enquête.

4.207 Le représentant des membres gens de mer a proposé de remplacer la formulation "s'efforcer par tous les moyens" par les mots "et accepter". Il s'ensuit que le paragraphe se lirait ainsi :

"Coopérer et accepter de préserver les preuves pour accélérer l'enquête."

4.208 La délégation des États-Unis a réaffirmé que cette disposition devait concorder avec l'obligation correspondante applicable aux États du port ou aux États côtiers, et que la coopération des propriétaires de navires est souvent nécessaire afin d'utiliser des dépositions à cette fin.

4.209 L'observateur des Bahamas a appuyé la proposition de la délégation des États-Unis visant à remplacer le texte du paragraphe examiné par celui du paragraphe .10 de la page 2 de l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1.

4.210 Le Groupe de travail mixte est convenu de remplacer le texte du paragraphe 4 par celui du paragraphe .10 de la page 2 de l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1. Il a également été décidé de remplacer le mot "à disposition" par "par tous les moyens", le nouveau paragraphe se lisant comme suit :

"4 S'employer par tous les moyens à préserver les preuves afin que la présence physique du marin soit réduite au minimum nécessaire;"

Paragraphe 5

4.211 Le représentant des membres armateurs, notant que la Convention du travail maritime de 2006 de l'OIT comportait des dispositions adéquates ayant trait à la protection du salaire et du droit au rapatriement des gens de mer, a laissé entendre qu'il n'était pas nécessaire d'insérer des dispositions particulières concernant le même sujet dans les directives, un renvoi à la Convention de l'OIT étant suffisant.

4.212 Le représentant des membres gens de mer a indiqué qu'il ne s'opposait pas au maintien de ces dispositions dans les directives, malgré l'existence d'autres instruments traitant du rapatriement. Il s'est ensuite demandé si, conformément au sens général des mots utilisés dans les dispositions, un marin qui ne coopérerait pas à l'enquête, quelle que soit la raison, ne serait pas rapatrié.

4.213 Se référant au paragraphe 6, il a noté qu'il énonçait les droits des gens de mer. Il a également noté que, si le marin est innocent [à moins que le marin soit reconnu coupable], il y continuation du contrat et le propriétaire du navire devrait payer. Ce n'est toutefois pas le cas dans la pratique.

4.214 Le représentant des membres armateurs, revenant sur le paragraphe examiné, a indiqué que la directive devrait imposer des obligations à l'État côtier ou à l'État du port qui procède à la détention.

4.215 La délégation des États-Unis a proposé de remplacer le mot "coopération" par le mot "participation".

4.216 L'observateur des Bahamas a proposé d'utiliser la formulation du paragraphe 13 de la page 3 de l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1.

4.217 En ce qui concerne le rapatriement, l'IFSMA a rappelé que l'article 4 de la Convention du travail maritime de 2006 de l'OIT prévoyait le partage des responsabilités du propriétaire du navire et de l'État du pavillon.

4.218 La délégation grecque a proposé d'insérer un renvoi approprié à la Convention du travail maritime de 2006 dans le préambule de la résolution promulguant les directives. Il s'ensuit que le texte du paragraphe 5 pourrait être simplifié pour se lire comme suit : "Respecter leurs obligations concernant le rapatriement des gens de mer;". Le Secrétariat devrait ensuite proposer une formulation appropriée concernant l'embarquement.

4.219 La délégation des États-Unis a noté que l'État côtier ne pouvait pas embarquer le marin. Elle a également approuvé le renvoi à la Convention du travail maritime de 2006.

Paragraphe 6

4.220 Le représentant des membres armateurs a noté, une nouvelle fois, que cette disposition ne mettait pas en jeu l'obligation de l'État qui procède à la détention. Il a déclaré que les propriétaires de navires étaient désireux de s'acquitter de leurs obligations contractuelles; néanmoins le marin n'était

plus employé à bord d'un navire et ils n'avaient aucun rôle à jouer dans la détention des gens de mer ou celle de leurs navires. L'obligation devrait donc concerner l'État qui procède à la détention, et il faudrait trouver une formulation appropriée pour établir les responsabilités partagées du propriétaire du navire/État du pavillon/État qui procède à la détention.

4.221 La délégation des États-Unis a noté que les accidents sont inévitables et qu'ils sont habituellement liés à l'état des navires, ce qui justifie les obligations du propriétaire du navire.

4.222 L'observateur des Bahamas a tenu à faire savoir que, en cas d'accident, il ne devrait pas y avoir de présomption absolue de responsabilité des propriétaires de navires ou des gens de mer, la responsabilité pouvant être imputée à l'État côtier. À cet égard, il a mentionné les accidents causés par les pilotes, la foudre et le dragage.

4.223 L'observateur du Libéria a déclaré que la responsabilité du propriétaire du navire devrait toujours être engagée en cas d'accident.

4.224 Le représentant des membres armateurs a fait valoir que les propriétaires de navires coopèrent régulièrement aux enquêtes concernant les accidents maritimes. Il a ensuite proposé de remanier la disposition en s'inspirant de la formulation du paragraphe 5 de la page 2 de l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1.

4.225 Le représentant des membres gens de mer s'est félicité de la déclaration de l'observateur du Libéria. Il a ensuite noté que, même si les propriétaires de navires n'ont pas de contrôle direct sur la détention, il n'en reste pas moins que, dans certains cas, ils ne s'acquittent pas de leurs obligations. Il a en outre observé que la formulation du paragraphe 5 de la page 2 de l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, devrait être complétée pour témoigner de la teneur des débats. Il a proposé le texte suivant, qui concernerait toutes les parties et ferait en sorte que le marin ne subisse aucun préjudice, ou perte en cas de détention :

"L'enquête sur un accident de mer ne devrait pas causer de préjudice aux gens de mer en termes de rapatriement, logement, subsistance, salaire et autres allocations et soins médicaux. Ces prestations devraient être fournies gratuitement aux gens de mer par le propriétaire du navire ou un État concerné tel que l'État qui procède à la détention."

4.226 La délégation des États-Unis a noté que l'État devrait être l'État concerné et non l'État du port ou l'État côtier.

4.227 Le Groupe de travail est convenu d'examiner un projet de disposition, en s'inspirant du texte proposé par le représentant des membres gens de mer, aux fins d'insertion dans le projet de directives.

4.228 Le représentant des membres armateurs a informé le Groupe de travail qu'il avait établi un texte, à insérer dans l'introduction, se lisant comme suit : "L'enquête sur un accident de mer ne devrait pas causer de préjudice aux gens de mer en termes de rapatriement, logement, subsistance, salaire et autres allocations et soins médicaux. Ces prestations devraient être fournies gratuitement aux gens de mer par le propriétaire du navire ou un État concerné tel que l'État qui procède à la détention."

4.229 Il a également déclaré que le paragraphe 6 de la section actuelle devrait être reformulé de façon semblable au paragraphe 5 du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1, en ajoutant le mot "salaire". Le même ajout devrait être effectué au paragraphe 5 du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1.

4.230 Les deux paragraphes se liraient donc comme suit : "prendre des mesures pour s'assurer/vérifier que des dispositions adéquates sont en place pour pourvoir à la subsistance de chaque marin, s'agissant notamment, selon le cas, du salaire, du logement dans des conditions convenables, des vivres et des soins médicaux."

4.231 La délégation des États-Unis a proposé de supprimer les mots "tel que l'État qui procède à la détention" dans le texte d'introduction, et a réservé sa position en ce qui concerne les paragraphes 5 et 6, jusqu'à ce qu'elle puisse voir le projet de texte.

4.232 L'observateur des Pays-Bas a proposé de remplacer le mot "subsistance" par le mot "prestation", car son Gouvernement ne souhaiterait pas verser de salaire à des marins détenus.

4.233 Cette proposition n'a pas été acceptée par le représentant des membres gens de mer, qui s'est associé à la proposition de la délégation des États-Unis.

4.234 La délégation grecque a fait remarquer que le texte proposé pour l'introduction n'était pas conforme avec ce qui avait été convenu dans la Convention du travail maritime de 2006 récemment adoptée, qui prévoyait le paiement du rapatriement du marin par l'État concerné uniquement lorsque le propriétaire du navire ne s'était pas acquitté de ses obligations.

4.235 L'observateur de la Norvège a donc proposé d'ajouter les mots : "si le propriétaire du navire ne s'acquitte pas de ses obligations" à la fin du texte.

4.236 L'observateur des Bahamas a fait remarquer que tout ce qui suit le mot "gens de mer" pourrait simplement être supprimé, le point important étant la gratuité pour le marin.

4.237 Le représentant des membres armateurs a fait remarquer que le document initial IMO/ILO/WGFTS 2/3/1 du Groupe de travail mixte ne faisait pas allusion au salaire, et il a déclaré que le salaire ne devrait pas être mentionné dans les paragraphes 5 et 6 susmentionnés.

4.238 Le représentant des membres gens de mer a indiqué qu'aucun gouvernement n'avait demandé la suppression du mot "salaire", et que, par conséquent, la proposition était encore valable. Toutefois, si les propriétaires de navires s'y opposaient, il était d'avis qu'il serait préférable de revenir au texte proposé au paragraphe 6 du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3.

4.239 La délégation philippine a appuyé le texte de ces paragraphes et la modification proposée par la délégation grecque, telle que modifiée par l'observateur de la Norvège, visant à insérer à la fin du paragraphe de l'introduction les mots "si le propriétaire du navire ne s'acquitte pas de ses obligations".

4.240 L'observateur des Pays-Bas a réaffirmé que l'État qui procède à la détention ne devrait pas avoir à payer le salaire de marins détenus et il a proposé d'ajouter, dans les directives à l'intention des propriétaires de navires, les mots "conformément à leurs conditions d'emploi".

4.241 À cet égard, la Présidente a rappelé qu'il n'était pas demandé à l'État qui procède à la détention de payer les salaires, mais de "prendre des mesures pour s'assurer" que le salaire est payé.

4.242 Le représentant des membres gens de mer n'a pas pu souscrire à l'idée qu'un État qui procédait à la détention d'un marin pendant une période prolongée n'avait pas d'obligation concernant le salaire du marin. Il allait de soi que le propriétaire du navire avait la responsabilité principale de payer un tel salaire. Toutefois, si la détention se prolongeait, l'État qui procède à la détention avait également une responsabilité.

4.243 Le représentant des membres armateurs a fait remarquer que l'État qui procède à la détention doit assumer la responsabilité d'une détention prolongée. Dans le cas contraire, cet État n'avait aucun intérêt à réduire la durée de la détention, étant donné que quelqu'un d'autre – le propriétaire du navire – assumerait, en quelque sorte, le coût d'une telle détention. Si de nombreux États côtiers et États du port agissaient avec discernement à cet égard, certains États agissaient de manière inconsidérée, et ce problème devait être pris en compte.

4.244 Le représentant des membres armateurs a fait remarquer que la tournure "ne s'acquitte pas de ses obligations" avait une connotation négative, et proposé qu'elle ne soit pas utilisée dans le nouveau paragraphe d'introduction proposé, étant donné que la question était suffisamment traitée dans le corps du texte des directives.

4.245 La délégation grecque, appuyée par la délégation chinoise, a noté que la nouvelle Convention du travail maritime de 2006 traitait des problèmes "normaux" liés au salaire et au rapatriement des gens de mer. La détention d'un marin à la suite d'un accident maritime n'était cependant pas une "situation normale". En pareil cas, c'était l'État qui procède à la détention qui était responsable au premier chef et non, par exemple, l'État du pavillon. La délégation a donc proposé de supprimer les mots "un État concerné" du paragraphe d'introduction proposé.

4.246 Le représentant des membres gens de mer a proposé d'ajouter les mots suivants à la fin du paragraphe : "par le propriétaire du navire, l'État qui procède à la détention ou un État concerné". Les délégations grecque et des États-Unis ont appuyé cette proposition.

4.247 Le Groupe a par la suite adopté le texte suivant pour le nouveau paragraphe d'introduction proposé :

"L'enquête sur un accident de mer ne devrait pas causer de préjudice aux gens de mer en termes de rapatriement, logement, subsistance, salaire et autres allocations et soins médicaux. Ces prestations devraient être fournies gratuitement aux gens de mer par le propriétaire du navire, l'État qui procède à la détention ou un État concerné."

Paragraphe 7

Nouveau paragraphe concernant les "mesures discriminatoires ou de rétorsion"

4.248 La Présidente a appelé l'attention sur le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.4, présenté par les États-Unis, qui proposait le nouveau paragraphe suivant, s'inspirant en partie du paragraphe 3.4.7 du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. Le paragraphe se lit comme suit :

"s'employer par tous les moyens à faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur coopération pendant l'enquête et qu'une telle façon d'agir de la part d'autres entités ne soit pas tolérée."

4.249 Le représentant des membres armateurs a proposé d'ajouter les mots "prendre des dispositions pour" avant la seconde clause (c'est-à-dire "qu'une telle façon d'agir..."). Cette modification traduisait le fait que les propriétaires de navires n'avaient aucun contrôle sur ces entités.

4.250 Le Groupe de travail a approuvé le texte qui se lit maintenant comme suit :

"s'employer par tous les moyens à faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur coopération pendant l'enquête et prendre des dispositions pour qu'une telle façon d'agir de la part d'autres entités ne soit pas tolérée."

Directives à l'intention des gens de mer

4.251 Le représentant des membres gens de mer a expliqué que les partenaires sociaux préféreraient les deux paragraphes figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 aux sections sur les directives à l'intention des propriétaires de navires et des gens de mer qui étaient incluses dans l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3.

4.252 Il a ensuite souligné qu'il était de la plus haute importance que les gens de mer obtiennent un avis juridique indépendant afin d'éviter de se mettre dans une situation critique en cas d'enquête.

4.253 La délégation américaine a fait état de la proposition présentée par les États-Unis dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.7. Un autre texte était proposé à la place de la section sur les directives à l'intention des gens de mer figurant à l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3. La délégation a souligné que cette disposition faciliterait l'enquête et elle a fait observer que le meilleur moyen pour un marin d'être utile à d'autres marins est de dire la vérité et de coopérer aux fins de l'enquête. De l'avis de la délégation, le texte du document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 laissait entendre qu'un marin qui détenait des renseignements ne devrait pas les communiquer tant qu'il n'avait pas obtenu un avis juridique. Les États-Unis préconisaient néanmoins d'informer les gens de mer de leurs droits.

4.254 Le représentant des membres gens de mer a déclaré que la proposition des partenaires sociaux n'avait pas pour but de retarder l'enquête. Toutefois, les directives devaient être équitables et garantir aux gens de mer les mêmes droits qu'à tout citoyen, y compris ceux qui étaient énoncés dans le Cinquième amendement à la Constitution des États-Unis. Il a mis en question le sens de l'expression "compte dûment tenu du droit de consulter un conseiller" figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.7 et a conclu qu'il fallait retenir la proposition conjointe figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5, en la modifiant éventuellement, plutôt que la section sur les directives présentée dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 et le texte proposé dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.7.

4.255 L'observateur des Bahamas a fait remarquer qu'il y avait deux raisons pour mener une enquête : premièrement, établir les causes d'un accident et en tirer des leçons (dans ce cas, il conviendrait de coopérer dans toute la mesure du possible à l'enquête); deuxièmement, déterminer qui est le responsable de l'accident (dans ce cas, la personne interrogée a besoin d'un avis juridique et d'une protection et elle doit jouir des droits reconnus par la loi, notamment celui de garder le silence).

4.256 Dans certains États, les résultats de l'enquête visant à établir les causes d'un accident ne seront pas utilisés pour une action en justice. Dans d'autres États, en cas d'enquête combinée, les gens de mer ont besoin d'un avis juridique. Les directives devraient préciser qu'il existe deux types d'enquête.

4.257 L'observateur des Pays-Bas a appuyé la proposition de l'observateur des Bahamas et a souligné que toute procédure légale devrait prévoir une consultation juridique indépendante. Elle a

ensuite suggéré d'insérer l'expression "juridique indépendant" après le mot "conseiller" dans le texte figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.7.

4.258 La délégation des États-Unis a suggéré de combiner les textes figurant dans les documents IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5 et WP.7.

4.259 Le représentant des membres gens de mer a soutenu la proposition de l'observateur des Bahamas et a réaffirmé que les directives devaient comporter des informations sur les droits reconnus par la loi.

4.260 L'IFSMA a déclaré que le texte ne devrait pas laisser entendre que le traitement équitable est subordonné à une attitude coopérative.

4.261 Le représentant des membres gens de mer a indiqué que, compte tenu de la tendance de plus en plus marquée à criminaliser les gens de mer à la suite des enquêtes, et bien que l'ITF informe les marins de leurs droits reconnus par la loi, le fait était que les gens de mer ne connaissaient pas leurs droits. Pour cette raison, il était nécessaire que les directives traitent de la question de l'avis juridique.

4.262 Après que les principes qui devaient être énoncés dans les directives à l'intention des gens de mer aient été établis d'un commun accord, un petit groupe a rédigé les quatre paragraphes qui figurent dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.14. Le Groupe de travail a approuvé ce document, demandant au Secrétariat d'harmoniser son style avec celui des autres sections des directives.

Introduction aux directives

4.263 Le Groupe de travail a examiné l'introduction aux directives qui figure dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.10.

4.264 Un représentant de l'OMI a expliqué que le Secrétariat avait l'intention de joindre la résolution A.987(24) en annexe aux directives, ce qui éviterait d'avoir à mentionner dans l'introduction les instruments déjà indiqués dans cette résolution. Il a également fait savoir que le Secrétariat se chargerait d'apporter toute modification nécessaire d'ordre rédactionnel après l'approbation des directives.

4.265 Il a été décidé de déplacer le paragraphe contenant les définitions à la fin de l'introduction. Le Groupe de travail a ensuite examiné les autres paragraphes de l'introduction dans l'ordre dans lequel ils apparaissaient dans le document à l'étude.

Premier paragraphe

4.266 La délégation des États-Unis a proposé de supprimer l'expression entre crochets "[et, en particulier,]".

4.267 Sur proposition du représentant des membres gens de mer, la décision concernant l'expression entre crochets a été reportée après l'examen des définitions (dernier paragraphe).

Deuxième, troisième et quatrième paragraphes

4.268 Approuvés sans modification.

Paragraphe contenant les définitions

Cinquième paragraphe

4.269 S'agissant de la définition d'un "accident de mer", la délégation des États-Unis a déclaré qu'il était nécessaire d'ajouter un texte supplémentaire garantissant que les directives ne s'appliquent qu'en cas d'accident, ainsi qu'il est prévu dans la résolution A.987(24). À cette fin, elle a mentionné le texte proposé dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.8.

4.270 Le représentant des membres gens de mer a mis en question la signification du texte modifié proposé dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.8 et il a fait savoir qu'il préférerait nettement la définition du document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.10, qui avait été initialement rédigée par le CMI et qui ne faisait pas référence à "des dommages réels ou potentiels". L'allusion à des dommages limiterait le champ d'application des directives. Le représentant des membres armateurs a soutenu cette position.

4.271 La délégation turque a indiqué que les directives devaient certes protéger les gens de mer, mais elles ne devraient pas empêcher les États côtiers d'agir.

4.272 La délégation des États-Unis a proposé de laisser le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT se prononcer sur la modification demandée dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.8 et d'inclure le texte en question entre crochets dans les directives, à savoir : "et qui cause ou est susceptible de causer des dommages au navire, à sa cargaison ou au milieu marin, ou bien des dommages corporels."

4.273 Après délibération, le Groupe de travail a approuvé la définition d'un "accident de mer" telle qu'énoncée dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.10. La définition du mot "détention" a été également approuvée sans modification.

4.274 Compte tenu de cette décision, le représentant des membres gens de mer a approuvé la suppression de l'expression "[et, en particulier,]" et des crochets eux-mêmes dans le premier paragraphe. Le Groupe de travail a également approuvé cette suppression.

4.275 Le Groupe de travail a ensuite décidé d'inclure une définition du mot "propriétaire de navire", fondée sur celle de l'Article II.1 j) de la Convention du travail maritime (OIT) de 2006, comme suit :

"Propriétaire de navire désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur-gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et obligations incombant au propriétaire du navire, qu'une autre entité ou personne s'acquitte ou non de certaines tâches ou obligations pour le compte du propriétaire du navire."

4.276 Le Groupe de travail a en outre décidé d'inclure une définition du mot "gens de mer", fondée sur celle qui figure à l'Article II.1 f) de la Convention du travail maritime (OIT) de 2006, comme suit :

"Gens de mer désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les présentes Directives s'appliquent :"

4.277 Le Groupe de travail a également décidé d'inclure la définition du mot "enquête" qui figure dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3, comme suit :

"Enquête" désigne une enquête sur un accident de mer."

Nouveaux paragraphes supplémentaires de l'introduction

4.278 Le Groupe de travail a approuvé l'adjonction du texte figurant au paragraphe 1.3 du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3, tel que modifié sur la base du texte de l'Article II.4 de la Convention du travail maritime (OIT) de 2006, comme suit :

"Sauf indication contraire expresse, les présentes Directives s'appliquent à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées, normalement affectés à la navigation maritime commerciale, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques : Les présentes Directives ne s'appliquent pas aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires."

4.279 La délégation des États-Unis a proposé d'ajouter dans l'introduction un nouveau paragraphe sur la base du texte figurant au paragraphe 1.2 de l'annexe du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 ("Les présentes Directives s'appliquent aux accidents de mer et ne sont pas censées s'appliquer en cas d'actes commis avec une intention criminelle."). Elle a fait observer que le texte était transmis par le Secrétariat conjoint OMI/OIT et qu'il découlait du fait que, d'un commun accord, le Comité juridique avait décidé que le mandat du Groupe de travail ne s'étendait pas au traitement des gens de mer à la suite d'actes commis avec une intention criminelle (paragraphe 195 du document LEG 89/16, porté à l'attention du Groupe de travail dans le document IMO/ILO/WGFTS 1/7, paragraphe 2).

4.280 Selon le représentant des membres gens de mer, établir si un acte était commis avec une intention criminelle était une question juridique complexe. L'intention risquait de ne pas être évidente au début de l'enquête et les preuves des éléments juridiques démontrant l'intention ne pouvaient être apportées que moyennant un processus judiciaire. Selon lui, il ne serait pas juste de ne pas appliquer les directives parce qu'un enquêteur est persuadé qu'il pourrait y avoir une intention criminelle. Cela laissait une trop grande liberté d'appréciation à l'enquêteur. Il fallait partir de l'hypothèse de la présomption d'innocence dès le début.

4.281 La délégation turque a suggéré de remplacer l'expression "intention criminelle" par "comportement criminel".

4.282 L'observateur des Bahamas a rappelé les circonstances de l'accident du **Prestige**, notamment le fait que le capitaine avait reçu l'ordre de faire route vers la côte alors que le navire était encore en mer et que les causes de l'accident n'étaient pas claires, et qu'une fois à terre il avait été arrêté. À son avis, les autorités de l'État côtier avaient présumé qu'il y avait intention criminelle avant le début de l'enquête et, selon le texte proposé, en pareil cas, les directives ne s'appliqueraient donc pas au capitaine. Il a déclaré que l'objet des nouvelles directives était de garantir à des marins comme le capitaine du **Prestige** un traitement plus équitable.

4.283 L'observateur des Pays-Bas a rappelé les délibérations qui avaient eu lieu pendant la quatre-vingt dixième session du Comité juridique, lorsque l'on avait cité des incidents maritimes tels que des actes ou omissions à bord de navires qui, bien que n'étant pas des accidents techniques, pourraient avoir comme conséquence le traitement inéquitable des gens de mer, ainsi que des différends commerciaux (LEG 90/15, paragraphe 380).

4.284 Il a indiqué qu'il comprenait que le mandat du Groupe de travail était axé sur les accidents de mer afin d'éviter de suggérer que les directives pourraient également couvrir des situations pouvant donner lieu à des différends commerciaux. Il estimait que les gens de mer qui étaient impliqués dans un accident de mer pouvant donner lieu à des poursuites pénales ne devraient pas faire l'objet d'un traitement différent.

4.285 Le représentant des membres armateurs a indiqué qu'il était important de ne pas perdre de vue le contexte dans lequel on a tendance actuellement à criminaliser des gens de mer qui ont un comportement normal. Il a déclaré que l'intention criminelle ne pouvait être déterminée qu'après les faits. À cet égard, le fait de remplacer "intention" par "comportement" ne résoudrait pas le problème.

4.286 L'IFSMA a rappelé que, selon son mandat, le Groupe de travail avait été prié de prendre en compte un certain nombre d'instruments, notamment "les normes, directives, pratiques et procédures reconnues au niveau international relatives aux droits des personnes qui pourraient être détenues aux fins de faciliter une enquête sur un délit...".

4.287 À la suite de ces débats, la délégation des États-Unis a retiré sa proposition.

4.288 La délégation des États-Unis a ensuite présenté la proposition figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.12. Elle a indiqué qu'en ce qui concernait le libellé elle restait ouverte à toute suggestion. À titre d'exemple, l'expression "de la part de toute partie" pourrait être remplacée par "de la part de tout gouvernement, propriétaire de navires ou autre marin." Elle a également déclaré qu'elle reconnaissait que le mot "illégal" risquait de poser un problème et qu'il pourrait être supprimé.

4.289 Le représentant des membres armateurs a indiqué qu'il était acceptable de remplacer le mot "partie" par une énumération, mais qu'il pourrait être également nécessaire d'y inclure "autre personnel". Il a également suggéré d'ajouter les mots "ou après" entre "pendant" et "une enquête". Enfin, il a précisé que l'expression "coercition illégale" supposait qu'il existait une forme légale de coercition.

4.290 Le représentant des membres gens de mer a approuvé ces suggestions et a noté que, bien qu'il puisse y exister des cas dans lesquels un marin pourrait être juridiquement contraint de fournir une déclaration dans un pays offrant la protection voulue contre les actions en justice, cette protection n'existait pas dans tous les États et il vaudrait mieux supprimer le mot "illégal."

4.291 La Présidente a suggéré de remplacer le mot "partie" par le mot "source" et cette proposition a été approuvée.

4.292 Le Groupe de travail a décidé d'ajouter un nouveau paragraphe à l'introduction, sur la base du document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.12, tel que modifié : "Les gens de mer ont le droit d'être protégés contre toute forme de coercition et de menace, quelle qu'en soit la source, pendant ou après une enquête sur un accident de mer".

4.293 La délégation des États-Unis a proposé un nouveau paragraphe ainsi libellé : "Il est prévu que les présentes Directives s'appliquent conformément à la législation nationale de chaque État et à leurs obligations en vertu du droit international, en particulier, celles relatives aux droits de l'homme, et compte tenu de tous les instruments internationaux relatifs au traitement équitable des gens de mer".

4.294 Le représentant des membres gens de mer a déclaré que ce paragraphe ne semblait pas nécessaire puisque le Groupe de travail avait retenu d'un commun accord le paragraphe 3 du document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.10 ("Les présentes Directives ne cherchent pas à porter

atteinte..."). Il était également préoccupé par le fait que le nouveau paragraphe proposé risquerait de limiter l'application des directives si un État n'était pas partie aux instruments relatifs aux droits de l'homme.

4.295 La délégation des États-Unis a précisé que la dernière phrase du paragraphe proposé ("compte tenu de tous les instruments internationaux relatifs au traitement équitable des gens de mer") couvrirait le cas où un État n'était pas partie à certains des instruments.

4.296 La délégation turque a suggéré d'insérer les mots "au moins" avant l'expression "conformément au". La Présidente a toutefois indiqué que cela risquerait de laisser entendre que les directives étaient réduites au minimum.

4.297 L'observateur des Pays-Bas a suggéré que l'expression "aux fins de" pourrait être ajoutée avant "et conformément au".

4.298 Le représentant des membres armateurs a déclaré que cette question était traitée dans le paragraphe 3 approuvé précédemment et que ce paragraphe supplémentaire serait source de confusion et ne devrait pas être inclus.

4.299 Selon le représentant des membres gens de mer, il se pourrait également qu'il n'apparaisse pas clairement quels sont les instruments internationaux relatifs au traitement équitable des gens de mer. Comme les propriétaires de navires, il estimait que le nouveau paragraphe proposé ne devrait pas être inclus.

4.300 Le Groupe de travail n'a pas adopté le paragraphe proposé.

4.301 La délégation grecque a fait observer que, s'agissant des accidents de mer, la séquence des événements était la suivante : premièrement, l'accident, puis, une première enquête, la détention éventuelle de gens de mer et ensuite, la poursuite de l'enquête. Il ne semblait pas que les représentants des membres armateurs et des membres gens de mer aient pris cela pleinement en compte dans leur projet de directives figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/3/1. Les représentants des membres armateurs et des membres gens de mer ont reconnu que la délégation grecque avait mis en évidence un important sujet de préoccupation.

4.302 La délégation des États-Unis, qui partageait la même inquiétude, a fait remarquer qu'elle avait de fait soulevé ce point précédemment. Le problème mis en évidence par la délégation grecque créait certaines difficultés à ce stade tardif, étant donné que d'importantes dispositions avaient été examinées et défendues par les partenaires sociaux eu égard explicitement à cette limitation, en particulier, celles qui concernaient la mise à disposition d'un conseiller. Toutefois, la question pouvait être réglée pour d'autres dispositions en insérant le mot "détenus" après "gens de mer", lorsqu'il y a lieu. L'observateur des Bahamas a suggéré de remplacer les mots "sont" par "pourraient être" avant le mot "détenus" dans l'un des paragraphes de l'introduction, de manière à ce qu'il soit ainsi libellé : "Il est recommandé d'observer les présentes Directives dans tous les cas où des gens de mer pourraient être détenus...". Le Groupe de travail a approuvé cette proposition et a demandé au Secrétariat de revoir les paragraphes de l'introduction et de les corriger de manière à indiquer que, pour bon nombre de leurs dispositions, les directives s'appliquaient aux mesures prises avant la détention des gens de mer.

Examen du projet de directives figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.6

Directives à l'intention de l'État du port ou de l'État côtier procédant à la détention

4.303 Le Groupe de travail a décidé d'ajouter un bref chapeau ainsi libellé : "L'État du port ou l'État côtier devrait :".

Paragraphe 1

4.304 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 2

4.305 Pour remédier au problème signalé par la délégation grecque, l'expression "État procédant à la détention" a été remplacée par "État du port ou État côtier".

4.306 Le paragraphe a été adopté tel que modifié.

Paragraphe 3

4.307 Le Groupe de travail a décidé de supprimer ce paragraphe.

Paragraphe 4

4.308 Le Groupe de travail a décidé de modifier ce paragraphe pour tenir compte du fait que l'État côtier ou l'État du port n'exerçait aucun contrôle sur les droits économiques des gens de mer qui n'avaient pas été détenus.

4.309 Le paragraphe a été adopté tel que modifié.

Paragraphe 5

4.310 À la suite des décisions précédentes, le Groupe de travail a décidé d'insérer le mot "détenus" après les mots "gens de mer" et d'inclure le "salaire" dans la liste des éléments auxquels il faut pourvoir.

4.311 Après qu'il ait été suggéré de supprimer le paragraphe 5bis concernant la question de la subsistance des familles des marins et à la suite de l'intervention de la délégation philippine, il a été convenu de modifier le paragraphe 5 en supprimant le mot "immédiate" après le mot "subsistance". Le but était de garantir que non seulement les besoins immédiats des familles, mais également leurs besoins après une détention prolongée seraient pris en compte.

4.312 Le paragraphe a été adopté tel que modifié.

Paragraphe 5bis

4.313 Après l'adjonction du mot "salaire" dans la liste des éléments figurant au paragraphe 5, il a été décidé que le paragraphe 5bis pouvait être supprimé.

Paragraphe 6

4.314 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 7

4.315 À la place de ce paragraphe, la délégation des États-Unis a proposé le texte figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.13, qui est ainsi libellé : "Veiller à ce que les gens de mer bénéficient, le cas échéant, de services d'interprétation et, conformément à la législation nationale de l'État du port ou de l'État côtier, soient informés de leur droit et aient accès à un avis juridique indépendant, soient informés de leur droit de ne pas s'auto-incriminer et de garder le silence, et, dans le cas des gens de mer qui ont été placés en détention, veiller à ce qu'ils puissent obtenir un avis juridique indépendant."

4.316 Rappelant au Groupe de travail que les directives n'avaient pas force obligatoire mais caractère de recommandation, le représentant des membres gens de mer a déclaré que ce texte pouvait être approuvé si l'expression "conformément à la législation nationale de l'État du port ou de l'État côtier" était supprimée.

4.317 Cette proposition a été acceptée, et le paragraphe a été adopté tel que modifié.

Paragraphe 8

4.318 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 9

4.319 Le Groupe de travail a décidé de supprimer les crochets figurant dans le paragraphe et d'apporter une correction d'ordre rédactionnel au texte.

4.320 Ce paragraphe a été adopté tel que modifié.

Paragraphes 9bis, 10, 11, 12, 13, 13bis et 14

4.321 Ces paragraphes ont été adoptés sans modification.

Paragraphe 14bis

4.322 La délégation des États-Unis a proposé de supprimer le terme "propriétaire du navire", de préférer le mot "dommageable" aux mots "arbitraire et injustifié", et d'insérer le mot "détenu" après "marin".

4.323 Le représentant des membres armateurs a proposé de conserver le terme "propriétaire du navire", notant que si le propriétaire du navire était responsable d'un dommage ou préjudice causé au marin, il devrait également avoir le droit d'être indemnisé pour les coûts entraînés en cas de détention dommageable, arbitraire, injustifiée ou illégale.

4.324 La délégation grecque a souscrit à cet avis et déclaré que, dans certains cas, certains États, tels que les États du pavillon, pourraient également assumer ces coûts et devraient pouvoir être indemnisés.

4.325 La délégation des États-Unis a indiqué qu'il fallait se rappeler que c'était souvent le propriétaire du navire qui avait mis le marin dans de telles situations. Elle a proposé d'ajouter les mots "dans le cadre de la responsabilité sans faute du propriétaire du navire". L'observateur des Pays-Bas et le représentant des membres armateurs n'ont pas souscrit à cette proposition.

4.326 L'observateur des Bahamas, appuyé par l'observateur de la Norvège et par le représentant des membres armateurs, a laissé entendre que la question pourrait être résolue en ajoutant après le mot "propriétaire du navire" les mots "à la suite de la détention du marin". L'observateur des Pays-Bas a déclaré que, dans son esprit, la mention du propriétaire du navire ne relevait pas du mandat du Groupe de travail. Toutefois, afin de parvenir à un accord sur le texte, la Norvège pourrait appuyer la proposition des Bahamas.

4.327 Le représentant des membres armateurs a souscrit à la proposition formulée par l'observateur des Bahamas.

4.328 À la demande du Groupe de travail, le Secrétariat a établi la variante suivante:

“avoir mis en place des procédures afin que tout dommage ou préjudice subi par le marin, ou par le propriétaire du navire à la suite de la détention du marin, et imputable à un acte ou une omission dommageable, arbitraire ou injustifié de l'État du port ou de l'État côtier procédant à la détention est promptement et intégralement indemnisé.”.

4.329 Il a été convenu d'insérer le mot "détenu" après la première occurrence du mot "marin".

4.330 Le paragraphe a été adopté tel que modifié.

Paragraphe 15

4.331 La délégation grecque a proposé d'insérer le mot "détenu" après le mot "marin". Cette proposition a été approuvée, et le paragraphe a été adopté tel que modifié.

Paragraphe 15bis

4.332 La délégation turque a fait remarquer qu'il n'était pas possible pour les autorités administratives de peser sur la rapidité des procédures judiciaires.

4.333 La délégation des États-Unis a laissé entendre que les idées de ce paragraphe seraient en meilleure place dans la résolution.

4.334 Le représentant des membres armateurs a rappelé au Groupe de travail que ce paragraphe avait été ajouté pour faire savoir aux autorités judiciaires que le statut particulier des gens de mer devrait être pris en compte lors de la programmation d'audiences devant le tribunal.

4.335 Le représentant des membres gens de mer et la délégation grecque ont noté que les mots "prendre des dispositions pour" avaient été ajoutés pour répondre à la préoccupation exprimée par la Turquie. De telles dispositions pouvaient être prises par les autorités administratives elles-mêmes, afin de faire avancer les choses.

4.336 Le Groupe de travail est convenu de supprimer les mots "dans un délai raisonnable" et d'ajouter les mots "lorsque les gens de mer sont détenus".

4.337 Le paragraphe a été adopté tel que modifié.

Paragraphe 16

4.338 Après concertation, il a été décidé de supprimer toutes les références à certaines questions visées dans divers articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui ne pouvaient pas être mentionnées dans ces directives, et de supprimer tout le texte après les mots “droit de la mer”.

Paragraphe 17

4.339 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 18

4.340 Par souci de cohérence, le mot “coopération” a été remplacé par le mot “participation”, et le paragraphe a été adopté tel que modifié.

Directives à l'intention de l'État du pavillon

4.341 Il a été décidé d'ajouter le chapeau suivant: “L'État du pavillon devrait:”.

Paragraphe 1

4.342 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 2

4.343 Les mots “mis en cause dans l'enquête” ont été supprimés à la demande du représentant des membres gens de mer, et le paragraphe a été adopté tel que modifié.

Paragraphe 3

4.344 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 4

4.345 L'observateur des Pays-Bas a fait remarquer qu'une référence aux salaires serait utile ici. Le représentant des membres gens de mer a partagé cet avis. Il a donc été décidé de ne pas modifier le paragraphe 4, et d'ajouter un nouveau paragraphe 4*bis*, inspiré de l'actuel paragraphe 5 de la section relative aux États côtiers.

Paragraphe 5

4.346 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 6

4.347 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 7

4.348 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 8

4.349 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 9

4.350 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 10

4.351 Une délégation a proposé de remplacer le mot “dépôt” par le mot “octroi” par souci de clarté, mais cette proposition n'a pas été acceptée.

4.352 Le représentant des membres gens de mer a proposé d'ajouter les mots “le recours aux mécanismes internationaux de règlement des différends” après le mot “comprendre” et de remplacer le mot “équipage” par les mots “marins détenus”. Cette proposition a été acceptée et le paragraphe a été adopté tel que modifié.

Paragraphe 11

4.353 Le mot “coopération” a été remplacé par le mot “participation”, par souci de cohérence.

Directives à l'intention de l'État de nationalité des gens de mer

4.354 Le chapeau suivant a été ajouté : “L'État de nationalité des gens de mer devrait:”

Paragraphe 1

4.355 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 2

4.356 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 3

4.357 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 4

4.358 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 5

4.359 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 6

4.360 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 7

4.361 Plusieurs délégations ont indiqué qu'il fallait inclure d'autres parties prenantes dans ce paragraphe. Le représentant des membres armateurs a proposé d'ajouter les mots "l'État procédant à la détention ou tout autre État", proposition acceptée. La délégation des États-Unis a proposé de mentionner "tous" les fonds, proposition acceptée, tandis qu'il a été jugé nécessaire de faire référence aux gens de mer "détenus".

4.362 Le paragraphe a été ensuite adopté tel que modifié.

Paragraphe 8

4.363 Ce paragraphe a été adopté en remplaçant le mot "coopération" par le mot "participation".

Examen du projet de directives figurant dans le document IMO/ILO WGFTS 2/WP.11**Directives à l'intention des propriétaires de navires**

4.364 Le chapeau suivant a été ajouté : "Le propriétaire du navire devrait :"

Paragraphe 1

4.365 Il a été admis que ce paragraphe devrait servir d'introduction à la section.

Paragraphe 2

4.366 Ce paragraphe a été supprimé et remplacé par le paragraphe 9, dans lequel le mot "coopération" a été remplacé par le mot "participation".

Paragraphe 3

4.367 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 4

4.368 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 5

4.369 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 6

4.370 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 7

4.371 Ce paragraphe a été modifié sur proposition du représentant des membres gens de mer, avec l'ajout de "prendre des mesures pour leur embarquement".

Paragraphe 8

4.372 Ce paragraphe a été adopté après suppression des mots "Prendre des mesures".

Directives à l'intention des gens de mer

4.373 Le chapeau suivant a été ajouté : "Les gens de mer devraient :".

4.374 Ces directives ayant été adoptées précédemment, elles n'ont pas été réexaminées, mais le Secrétariat a été prié de les reformuler de manière à en faciliter la lecture.

Examen du projet de directives figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.17

4.375 Le Secrétariat conjoint a établi un texte récapitulatif du projet de directives figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.17. Le Groupe de travail a examiné chaque paragraphe de ce document et est parvenu aux conclusions suivantes.

INTRODUCTION

4.376 Le Groupe de travail a approuvé cette section sous réserve des modifications ci-après :

- .1 le paragraphe 4 devrait être le paragraphe liminaire (c'est-à-dire, le paragraphe 1);
- .2 le paragraphe 1(ainsi numéroté dans le WP.17) devrait être modifié en y insérant les mots "à la suite d'un accident de mer et" après les mots "traitement équitable", et en inversant l'ordre des mots "la détention et l'instruction" qui deviennent "l'instruction et la détention";
- .3 la modification du paragraphe 2 (insérer le mot "by" avant les mots "the Assembly" en anglais) est sans objet en français; et
- .4 le paragraphe 5 devrait être modifié en supprimant la première phrase et en conservant uniquement la deuxième ("Les présentes Directives ne s'appliquent pas aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires."), et ce paragraphe devrait être placé immédiatement avant la section sur les définitions.

DÉFINITIONS

4.377 Le Groupe de travail a approuvé les définitions sous réserve de la correction des erreurs typographiques.

DIRECTIVES À L'INTENTION DE L'ÉTAT DU PORT OU DE L'ÉTAT CÔTIER

4.378 Le Groupe de travail a approuvé cette section sous réserve des modifications suivantes :

- .1 à l'alinéa 5, la modification (remplacer "takes steps" par "take steps" en anglais) est sans objet en français. L'observateur des Pays-Bas ne s'est pas encore prononcé au sujet de ce paragraphe en ce qui concerne l'incorporation du mot "salaire"; et
- .2 à l'alinéa 7, les modifications (insérer le mot "that" après "Ensure" et le mot "and" entre les mots "services" et "are advised" en anglais) sont sans objet en français. La délégation des États-Unis a déclaré qu'elle comprenait que ce paragraphe devait être appliqué d'une manière compatible avec la législation nationale de l'État et que l'expression "le cas échéant" s'appliquait à toutes les parties du paragraphe; elle pensait que tel était l'objet de ce compromis linguistique.

DIRECTIVES À L'INTENTION DE L'ÉTAT DU PAVILLON

4.379 Le Groupe de travail a approuvé cette section sous réserve des modifications suivantes :

- .1 à l'alinéa 3, la modification (insérer les mots "may be" entre le mot "as" et "subsequently" en anglais ("as may be subsequently")) est sans objet en français;
- .2 à l'alinéa 4bis, supprimer les mots "le propriétaire de navire a pris", et insérer "sont en place" après les mots "des dispositions adéquates";
- .3 à l'alinéa 8, la modification (remplacer les mots "their jurisdiction" par "its jurisdiction" en anglais) est sans objet en français; et
- .4 à l'alinéa 9, supprimer les mots "de l'État du pavillon"; les autres modifications (insérer les mots "its" avant "consular officers" et remplacer le mot "seafarer" par "seafarers" en anglais) sont sans objet en français.

4.380 À l'alinéa 10, la modification (remplacer les mots "their flag" par "its flag" en anglais) est sans objet en français.

DIRECTIVES À L'INTENTION DE L'ÉTAT DE NATIONALITÉ DES GENS DE MER

4.381 Le Groupe de travail a approuvé cette section sous réserve des modifications suivantes :

- .1 à l'alinéa 4, la modification (remplacer les mots "their jurisdiction" par "its jurisdiction" en anglais) est sans objet en français; et
- .2 à l'alinéa .5, supprimer les mots "de l'État de nationalité des gens de mer" et remplacer le mot "les" par "des"; la dernière modification (remplacer le mot "seafarer" par "seafarers" en anglais) est sans objet en français.

DIRECTIVES À L'INTENTION DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRE

4.382 Le Groupe de travail a approuvé cette section sous réserve des modifications suivantes :

- .1 à l'alinéa .4, la modification (insérer une virgule après les mots "applicable rights" en anglais ("... applicable rights, to co-operate...") est sans objet en français; et
- .2 à l'alinéa .6, supprimer le mot "promptement".

DIRECTIVES À L'INTENTION DES GENS DE MER

4.383 Le Groupe de travail a décidé de remplacer les quatre paragraphes de cette section par les paragraphes ci-après :

- .1 prendre des dispositions pour obtenir, le cas échéant, des services d'interprétation appropriés;
- .2 s'employer à bien comprendre qu'ils ont le droit de ne pas s'auto-incriminer et que lorsqu'ils font des déclarations aux enquêteurs de l'État du port, de l'État côtier ou de l'État du pavillon, celles-ci pourraient être utilisées dans des poursuites pénales ultérieures;
- .3 prendre des dispositions pour avoir accès, s'ils le jugent nécessaire, à un avis juridique avant de décider de faire des déclarations aux enquêteurs d'un État du port, d'un État côtier ou d'un État du pavillon; et
- .4 participer à une enquête compte tenu, dans la mesure du possible, de leur droit de ne pas s'auto-incriminer, avec les enquêteurs de l'État du port, de l'État côtier ou de l'État du pavillon, en fournissant des renseignements véridiques en leur âme et conscience.

4.384 Le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.20, qui figure à l'annexe 3 du présent rapport, rend compte des décisions ci-dessus.

4.385 Après l'examen des directives, la délégation des États-Unis a fait une déclaration qui est jointe à l'annexe 4 du présent rapport.

Examen du projet de résolution

4.386 Le Secrétariat de l'OMI a présenté le projet de résolution qui figure dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.16, en y apportant quelques modifications.

Paragraphe 1

4.387 Le paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 2

4.388 Ce paragraphe a été adopté tel que modifié par le Secrétariat.

Paragraphe 3

4.389 Il a été suggéré d'ajouter un nouveau paragraphe 3, comme suit : "Conscients de la nécessité de maintenir les Directives à l'étude;". Cette proposition a été acceptée.

4.390 La délégation grecque a également suggéré d'insérer ce paragraphe dans le dispositif de la résolution. Cette proposition a été acceptée.

Paragraphe 4

4.391 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 5

4.392 Ce paragraphe a été adopté sans modification.

Paragraphe 6

4.393 Le Groupe de travail a décidé de supprimer les crochets inclus dans ce paragraphe. Le paragraphe a été adopté tel que modifié, en conservant l'expression "conclue à Montego Bay", malgré une proposition de la délégation grecque allant dans le sens contraire, à laquelle se sont opposées la délégation turque et la délégation des États-Unis.

Paragraphe 7

4.394 Ce paragraphe, dans lequel a été incluse la date d'adoption de la Convention du travail maritime, a été adopté.

Paragraphe 7bis supplémentaire

4.395 Le représentant des membres gens de mer a suggéré d'ajouter un nouveau paragraphe, comme suit : "Considérant que les Directives offrent un code de bonne conduite, ils invitent les Gouvernements Membres à appliquer ces directives".

4.396 La délégation des États-Unis a proposé de supprimer ce texte après les mots "bonne conduite". Cette proposition a été acceptée par le Groupe de travail.

4.397 La délégation grecque a suggéré ensuite d'inclure un nouveau paragraphe comme suit : "Reconnaissent que la participation de l'OIT et de l'OMI au règlement des différends est très utile". La délégation des États-Unis a objecté qu'il pourrait être inopportun de faire allusion dans ce contexte à un dispositif de règlement des différends, la délégation grecque est convenue de la pertinence de cette observation, et il a été décidé d'introduire un nouveau paragraphe comme suit : "Conscients de la nécessité de soumettre l'application et la mise en œuvre des Directives à un examen suivi". Cette proposition a été acceptée par le Groupe de travail.

Paragraphe 1 du dispositif

4.398 Ce paragraphe a été adopté avec les modifications suggérées par le Secrétariat. Le paragraphe modifié est ainsi libellé : "Adoptent les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution;".

Paragraphe 2 du dispositif

4.399 Ce paragraphe a été adopté avec les modifications suggérées par le Secrétariat, comme suit : "Invitent les Gouvernements Membres à appliquer ces directives à compter du 1er juillet 2006".

Paragraphe 3 du dispositif

4.400 Après que le Secrétariat ait suggéré d'inclure un nouveau paragraphe, le représentant des membres gens de mer a proposé d'ajouter les mots "et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'OMI et de l'OIT", après les mots "Invitent les Gouvernements Membres". Le nouveau paragraphe a été adopté par le Groupe de travail.

Paragraphe 4 du dispositif

4.401 Le représentant des membres gens de mer a suggéré le libellé suivant : "Invitent, le cas échéant, les Gouvernements Membres à modifier leur législation nationale pour donner pleinement effet aux Directives". Cette proposition a été acceptée, après une nouvelle modification proposée par la délégation des États-Unis visant à remplacer "à modifier" par "à envisager de modifier".

Paragraphe 5 du dispositif

4.402 Le représentant des membres armateurs a suggéré le libellé suivant : "Invitent les Gouvernements Membres à appliquer les présentes Directives dans tous les cas où des gens de mer sont détenus".

4.403 La délégation des États-Unis a jugé ce libellé trop général et a suggéré de le modifier comme suit : "Invitent les Gouvernements Membres à tenir compte des principes énoncés dans les Directives pour faire en sorte que les gens de mer bénéficient d'un traitement équitable dans d'autres circonstances où ils pourraient être détenus".

4.404 Cette proposition a été acceptée par le Groupe de travail, après une intervention du représentant des membres armateurs, qui a fait observer que les gens de mer, comme n'importe qui d'autre, étaient innocents tant qu'ils n'étaient pas reconnus coupables.

4.405 Le texte du projet de résolution, tel qu'approuvé par le Groupe de travail, est joint à l'annexe 2 du présent rapport.

5 Mandat

5.1 Le Groupe de travail a décidé de recommander et de promulguer les directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, de manière à ce que le Conseil d'administration du BIT et le Comité juridique de l'OMI puissent les adopter. Il a également décidé de recommander de maintenir le Groupe de travail et de le convoquer lorsqu'il y a lieu. À cette fin, le Groupe a proposé, aux fins d'examen, le mandat révisé figurant dans le document IMO/ILO/WGFTS 2/WP.19, lequel est joint à l'annexe 5 du présent rapport.

6 Divers

6.1 Le représentant des membres gens de mer a informé le Groupe de travail que le MSC passe actuellement en revue le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer. Il a demandé au Secrétariat de porter les directives à l'attention de l'organe qui procédait à l'examen du Code, conformément à la décision que le Conseil de l'OMI a prise à sa quatre-vingt-neuvième session (C 89/D, paragraphe 12.1 v)). Il a suggéré que l'organe qui passait en revue le Code sur la conduite des enquêtes tienne compte des principes énoncés dans les directives, en particulier celui de la non auto-incrimination, lorsqu'il procéderait à son examen. Cette proposition a été acceptée par le Groupe de travail.

ANNEXE 1

ORDRE DU JOUR DE LA DEUXIÈME SESSION

- Ouverture de la session
- 1 Adoption de l'ordre du jour
 - 2 Vues liminaires des participants de l'OMI et de l'OIT
 - 3 Élaboration de directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer
 - 4 Formulation de recommandations appropriées à l'intention du Comité juridique de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT
 - 5 Divers
 - 6 Adoption du rapport au Comité juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT

ANNEXE 2

Projet de résolution et de directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, tel qu'établi par le Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer

**Résolution LEG.3(91)
adoptée le [...]**

**ADOPTION DES DIRECTIVES SUR LE TRAITEMENT ÉQUITABLE
DES GENS DE MER EN CAS D'ACCIDENT DE MER**

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

RAPPELANT la résolution A.987(24) que l'Assemblée de l'OMI a approuvée à sa vingt-quatrième session ordinaire et le Conseil d'administration du BIT à sa 292ème session et par laquelle l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT sont, notamment, convenus d'adopter, à titre prioritaire, des directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer et ont autorisé le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT à promulguer lesdites directives, par les voies appropriées, une fois qu'elles auraient été définitivement arrêtées;

AYANT EXAMINÉ les Directives élaborées par le Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime;

CONSCIENTS de la nécessité de maintenir les Directives à l'étude;

RAPPELANT la Convention de Vienne sur les relations consulaires, en particulier l'article 36 concernant la communication avec les ressortissants de l'État d'envoi;

NOTANT la circulaire MSC/MEPC.4/Circ.1, du 26 septembre 2005, sur la conservation des originaux des registres/documents à bord des navires;

GARDANT À L'ESPRIT l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay, le 10 décembre 1982, en particulier des articles 97, 228, 230, 232 et 292, ainsi que du droit international coutumier de la mer;

CONSIDÉRANT que les Directives offrent un code de bonne conduite;

CONSCIENTS de la nécessité de soumettre l'application et la mise en œuvre des Directives à un examen suivi; et

GARDANT EN OUTRE À L'ESPRIT l'adoption, le 23 février 2006, de la Convention du travail maritime par l'OIT;

1. ADOPTENT les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution;
2. INVITENT les Gouvernements Membres à appliquer ces directives à compter du 1er juillet 2006;

3. INVITENT ÉGALEMENT les Gouvernements Membres et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'OMI et de l'OIT à donner aux Directives la plus large diffusion possible afin qu'elles soient promulguées et mises en œuvre sur une grande échelle;
4. INVITENT, le cas échéant, les Gouvernements Membres à envisager de modifier leur législation nationale pour donner pleinement effet aux Directives;
5. INVITENT PAR AILLEURS les Gouvernements Membres à tenir compte des principes énoncés dans les Directives pour faire en sorte que les gens de mer bénéficient d'un traitement équitable dans d'autres circonstances où ils pourraient être détenus bien qu'étant innocents; et
6. CONVIENNENT de la nécessité de maintenir les Directives à l'étude.

ANNEXE 3**DIRECTIVES SUR LE TRAITEMENT ÉQUITABLE DES GENS DE MER
EN CAS D'ACCIDENT DE MER****I INTRODUCTION**

1 Il est recommandé d'observer les présentes Directives dans tous les cas où des gens de mer pourraient être détenus par des autorités publiques à la suite d'un accident de mer.

2 Il est reconnu que les gens de mer constituent une catégorie spéciale de travailleurs étant donné le caractère mondial de l'industrie maritime et les différentes juridictions auxquelles ils pourraient se trouver confronter. Ils ont donc besoin d'une protection spéciale, s'agissant en particulier des rapports avec les autorités publiques. Les présentes Directives ont pour objet de garantir que les gens de mer bénéficient d'un traitement équitable à la suite d'un accident de mer et pendant l'instruction et la détention par les autorités publiques et que la détention ne se prolonge pas au-delà de ce qui est nécessaire.

3 Les présentes Directives ont été établies conformément à la résolution A.987(24)* concernant les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, que l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale a adoptée le 1er décembre 2005. Cette résolution est jointe en annexe aux Directives.

4 Les présentes Directives ne cherchent pas à porter atteinte aux procédures nationales, pénales ou civiles d'un État quel qu'il soit, ni à la pleine jouissance des droits fondamentaux des gens de mer, y compris ceux conférés par les instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme, ainsi que du droit des gens de mer à bénéficier constamment d'un traitement humain.

5 Les gens de mer ont le droit d'être protégés contre toute forme de coercition et de menace, quelle qu'en soit la source, pendant ou après une enquête sur un accident de mer.

6 L'enquête sur un accident de mer ne devrait pas causer de préjudice aux gens de mer en termes de rapatriement, logement, subsistance, salaire et autres allocations et soins médicaux. Ces prestations devraient être fournies gratuitement aux gens de mer par le propriétaire du navire, l'État qui procède à la détention ou un État concerné.

7 Les présentes Directives ne s'appliquent pas aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires.

II DÉFINITIONS

8 Aux fins des présentes Directives,

"gens de mer" désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que se soit à bord d'un navire;

"propriétaire de navire" désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur-gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et obligations incombant au

* Le texte n'est pas inclus dans le présent document
I:\IMO\ILO-WGFTS\2\6.doc

propriétaire du navire, qu'une autre entité ou personne s'acquitte ou non de certaines tâches ou obligations pour le compte du propriétaire du navire;

"accident de mer" désigne tout incident imprévu ou événement matériel lié à la navigation, aux opérations, à la manœuvre des navires, ou aux machines, matériel, produits ou cargaisons à bord de ces navires, qui est susceptible d'entraîner la détention des gens de mer;

"enquête" désigne une enquête sur un accident de mer;

"détention" désigne toute restriction de mouvement des gens de mer par les autorités publiques, imposée à la suite d'un accident de mer, y compris les mesures les empêchant de quitter le territoire d'un État autre que l'État de nationalité ou de résidence des gens de mer.

III DIRECTIVES À L'INTENTION DE L'ÉTAT DU PORT OU DE L'ÉTAT CÔTIER

9 L'État du port ou l'État côtier devrait :

- .1 faire en sorte que toute enquête qu'il engage pour établir la cause d'un accident de mer survenu dans un lieu relevant de sa juridiction se déroule de manière équitable et avec diligence;
- .2 coopérer et communiquer avec tous les États, propriétaires de navires et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer dans l'État du port ou l'État côtier aient accès à ceux-ci;
- .3 veiller à ce que des mesures adéquates soient prises pour préserver constamment les droits humains des gens de mer, ainsi que les droits économiques des gens de mer détenus;
- .4 veiller à ce que le traitement accordé aux gens de mer préserve toujours leur dignité humaine fondamentale;
- .5 prendre des mesures pour s'assurer/vérifier que des dispositions adéquates sont mises en place pour pourvoir à la subsistance de chaque marin détenu, s'agissant notamment du salaire, du logement, des vivres et des soins médicaux;
- .6 veiller à ce que tous les gens de mer bénéficient, sans discrimination, des moyens de protection prévus selon les voies légales;
- .7 veiller à ce que les gens de mer bénéficient, le cas échéant, de services d'interprétation et soient informés de leur droit et aient accès à un avis juridique indépendant, soient informés de leur droit de ne pas s'auto-incriminer et de garder le silence, et, dans le cas des gens de mer qui ont été placés en détention, veiller à ce qu'ils puissent obtenir un avis juridique indépendant;

- .8 veiller à ce que les gens de mer mis en cause soient informés du fondement sur lequel l'enquête est réalisée (par exemple, conformément au Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer (résolution A.849(20), telle que modifiée par la résolution A.884(21) ou telle qu'elle pourrait être modifiée ultérieurement, ou conformément à d'autres procédures juridiques nationales);
- .9 veiller à ce que les obligations découlant de la Convention de Vienne sur les relations consulaires, y compris celles relatives à l'accès, soient promptement respectées et que le ou les États de nationalité de tous les gens de mer concernés soient informés de leur situation comme il se doit, et également permettre que les agents consulaires de l'État du pavillon aient accès aux gens de mer;
- .10 veiller à ce que tous les gens de mer détenus disposent des moyens leur permettant de communiquer en privé avec toutes les parties ci-après :
 - membres de leur famille;
 - associations de bienfaisance;
 - propriétaire du navire;
 - syndicats;
 - ambassade ou consulat de l'État du pavillon et du pays de résidence ou de nationalité; et
 - mandataires en justice;
- .11 s'employer par tous les moyens à préserver les preuves afin que la présence physique du marin soit réduite au minimum nécessaire;
- .12 s'assurer que les décisions prises en vertu du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) respectent les dispositions de la règle 11 de l'Annexe I (Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures);
- .13 interroger promptement les gens de mer, lorsque ces entretiens ont lieu dans le cadre d'une enquête menée par l'État côtier à la suite d'un accident de mer, en tenant compte de leur état physique et mental résultant de l'accident;
- .14 prendre des dispositions pour que les gens de mer, une fois qu'ils ont été interrogés ou si leur présence n'est pas nécessaire dans le cadre de l'enquête menée par l'État côtier à la suite d'un accident de mer, soient autorisés à rembarquer ou être rapatriés sans retard injustifié;
- .15 envisager des solutions non privatives de liberté en remplacement de la détention avant le procès (y compris la détention en qualité de témoin), notamment lorsqu'il est évident que le marin concerné est employé dans le cadre d'un service régulier vers l'État du port ou l'État côtier ayant procédé à la détention,

- .16 conclure promptement l'instruction et, le cas échéant, inculper les gens de mer soupçonnés d'une infraction pénale en veillant à ce que tous les gens de mer bénéficient des moyens de protection prévus selon les voies légales à la suite de cette inculpation;
- .17 avoir mis en place des procédures afin que tout dommage ou préjudice subi par le marin détenu, ou par le propriétaire du navire à la suite de la détention du marin en question, et imputable à un acte ou une omission dommageable, arbitraire ou injustifié de l'État du port ou de l'État côtier procédant à la détention est promptement et intégralement indemnisé;
- .18 dans la mesure où la législation nationale le permet, veiller à offrir un mécanisme pour le dépôt d'une caution raisonnable ou autre garantie financière pour permettre la mise en liberté et le rapatriement du marin en attendant la conclusion de l'instruction ou de toute procédure judiciaire;
- .19 prendre des dispositions pour que toute audition devant le tribunal, lorsque les gens de mer sont détenus, ait lieu dans les délais les plus brefs;
- .20 faire en sorte que les décisions soient prises dans le respect des dispositions généralement applicables du droit de la mer;
- .21 s'employer à respecter les dispositions généralement acceptées du droit maritime international concernant le principe de la compétence exclusive de l'État du pavillon en cas d'abordage ou autres incidents de navigation; et
- .22 faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise contre les gens de mer du fait de leur participation à l'enquête.

IV DIRECTIVES À L'INTENTION DE L'ÉTAT DU PAVILLON

10 L'État du pavillon devrait :

- .1 prendre des dispositions pour que toute enquête engagée en vue d'établir la cause d'un accident de mer se déroule de manière équitable et avec diligence;
- .2 coopérer et communiquer avec tous les États, propriétaires de navire et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer aient accès à ceux-ci;
- .3 participer directement, s'il y a lieu, à toute enquête sur un accident, conformément au Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer (résolution de l'Assemblée A.849(20), telle que modifiée par la résolution A.884(21) et telle qu'elle pourrait être ultérieurement modifiée);
- .4 apporter son concours pour que les propriétaires de navires respectent leurs obligations envers les gens de mer mis en cause dans un accident de mer ou dans une enquête;

- .5 s'assurer/vérifier que des dispositions adéquates sont en place pour pourvoir à la subsistance de chaque marin détenu, s'agissant notamment du salaire, du logement, des vivres et des soins médicaux;
- .6 veiller à ce que les propriétaires de navires respectent leur obligation de coopérer à toute enquête engagée par un État du pavillon, un État côtier ou un État du port à la suite d'un accident de mer;
- .7 aider les gens de mer à obtenir un traitement équitable et prêter son concours aux propriétaires de navires au cas où un État côtier ou un État du port engage une enquête;
- .8 financer le rapatriement des gens de mer, le cas échéant, à la suite d'un accident de mer dans les cas où le propriétaire du navire manquerait à ses obligations en matière de rapatriement;
- .9 faciliter, conformément aux dispositions de la législation nationale, la délivrance et la signification des actes de procédure, ainsi que le retour, dans l'État du port ou l'État côtier, des gens de mer soumis à sa juridiction, dont on a besoin uniquement en qualité de témoin dans toute procédure engagée à la suite d'un accident de mer;
- .10 prendre des dispositions pour que les agents consulaires puissent avoir accès aux gens de mer mis en cause, quelle que soit leur nationalité;
- .11 prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir le traitement équitable des gens de mer qui étaient employés ou engagés à bord d'un navire battant son pavillon. Ces mesures peuvent comprendre, en dernier ressort, le recours aux mécanismes internationaux de règlement des différends pour obtenir la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté de l'équipage dès le dépôt d'une caution raisonnable ou autre garantie financière; et
- .12 faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur participation à l'enquête.

V DIRECTIVES À L'INTENTION DE L'ÉTAT DE NATIONALITÉ DES GENS DE MER

- 11 L'État de nationalité des gens de mer devrait :
 - .1 coopérer et communiquer avec tous les États, propriétaires de navires et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer puissent avoir accès à ceux-ci;
 - .2 surveiller l'état physique et mental et le traitement de ses ressortissants mis en cause dans un accident de mer, y compris dans toute enquête sur cet accident;
 - .3 financer le rapatriement de ses ressortissants, le cas échéant, à la suite d'un accident de mer dans les cas où le propriétaire du navire et l'État du pavillon manquent à leurs obligations à cet égard;

- .4 faciliter, conformément aux dispositions de la législation nationale, la signification des actes de procédure et le retour, dans l'État du port ou l'État côtier, des gens de mer soumis à sa juridiction dont on a besoin uniquement en qualité de témoin dans toute procédure engagée à la suite d'un accident de mer;
- .5 prendre des dispositions pour que ses agents consulaires puissent avoir accès aux gens de mer mis en cause;
- .6 s'employer à fournir un soutien et une assistance, à faciliter le traitement équitable de ses ressortissants et le déroulement de l'enquête dans les meilleurs délais;
- .7 prendre des dispositions pour que tous les fonds remis par le propriétaire du navire, l'État procédant à la détention ou tout autre État, à l'intention des gens de mer détenus, ou pour subvenir aux besoins de leurs familles, soient utilisés aux fins prévues; et
- .8 faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur participation à l'enquête.

VI DIRECTIVES À L'INTENTION DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

12 Dans le cadre des enquêtes, les propriétaires des navires ont l'obligation impérative de protéger les droits des gens de mer qu'ils emploient ou engagent, y compris le droit d'éviter l'auto-incrimination, et de prendre des dispositions pour garantir leur traitement équitable, et devraient :

- .1 s'employer par tous les moyens à faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur participation à l'enquête et prendre des dispositions pour qu'une telle façon d'agir de la part d'autres entités ne soit pas tolérée;
- .2 coopérer et communiquer avec tous les États, autres propriétaires de navires, le cas échéant, et gens de mer essentiellement intéressés, et prendre des dispositions pour que les associations représentant les gens de mer puissent avoir accès à ceux-ci;
- .3 prendre des mesures pour accélérer toute enquête engagée par un État du port, un État côtier ou un État du pavillon;
- .4 s'employer à encourager les gens de mer et autres personnes qu'ils ont engagés à coopérer à toute enquête, compte dûment tenu des droits applicables;
- .5 s'employer par tous les moyens à préserver les preuves afin que la présence physique du marin soit réduite au minimum nécessaire;
- .6 respecter leurs obligations concernant le rapatriement des gens de mer ou prendre des mesures pour leur embarquement; et
- .7 s'assurer/vérifier que des dispositions adéquates sont en place pour pourvoir à la subsistance de chaque marin, s'agissant notamment, selon le cas, du salaire, du logement dans des conditions convenables, des vivres et des soins médicaux.

VII DIRECTIVES À L'INTENTION DES GENS DE MER

13 Les gens de mer devraient :

- .1 prendre des dispositions pour obtenir, le cas échéant, des services d'interprétation appropriés;
- .2 s'employer à bien comprendre qu'ils ont le droit de ne pas s'auto-incriminer et que lorsqu'ils font des déclarations aux enquêteurs de l'État du port, de l'État côtier ou de l'État du pavillon, celles-ci pourraient être utilisées dans des poursuites pénales ultérieures;
- .3 prendre des dispositions pour avoir accès, s'ils le jugent nécessaire, à un avis juridique avant de décider de faire des déclarations aux enquêteurs d'un État du port, d'un État côtier ou d'un État du pavillon; et
- .4 participer à une enquête compte tenu, dans la mesure du possible, de leur droit de ne pas s'auto-incriminer, avec les enquêteurs de l'État du port, de l'État côtier ou de l'État du pavillon, en fournissant des renseignements véridiques en leur âme et conscience.

ANNEXE 4

Observations formulées par les États-Unis (à la fin des échanges de vues sur les directives)

Les États-Unis remercient la Présidente, les partenaires sociaux, les observateurs, les gouvernements et bien entendu les deux Secrétariats pour leur attachement à la cause du traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, et pour leur participation à ce groupe de travail. Nous avons accompli, cette semaine, de grands progrès qui auront d'importantes répercussions positives pour les gens de mer.

Bien que notre délégation estime que la formulation d'un certain nombre de dispositions des directives aurait dû être plus précise, nous avons maintenant un texte complet, que nous pouvons emporter pour examen. Si certains passages du texte adopté peuvent poser problème, tant pour nous que pour d'autres gouvernements, le fait que nous disposions d'un texte complet est un résultat remarquable; nous espérons que les directives pourront être mises en œuvre avec succès, aux États-Unis comme dans d'autres pays. À l'issue de ces débats, nous souhaiterions mentionner plusieurs points spécifiques :

Le texte du paragraphe 2.7 a été considérablement modifié au cours de nos échanges de vues et ne reflète pas, à notre sens, le compromis qui avait été précédemment atteint. La formulation arrêtée pourrait entraîner une confusion, ce qui nous porte à exprimer nos préoccupations. Les États-Unis croient comprendre que le paragraphe 2.7 sera appliqué tel quel, conformément à la législation nationale de chaque État. Or, l'expression "le cas échéant" s'applique à tous les points qui suivent dans ce paragraphe, y compris la fourniture de services d'interprétation et d'un avis juridique quant aux droits.

En outre, les États-Unis estiment que le libellé des paragraphes de l'introduction et la définition de l'expression "accident de mer" devraient être plus précis et mieux refléter les objectifs du mandat confié par le Comité juridique de l'OMI, le Conseil d'administration du BIT et l'Assemblée de l'OMI. Nous souhaitons en particulier nous référer à la formulation proposée dans le document de travail WP.8 et au paragraphe 1.2 du document IMO/ILO/WGFTS 2/3/3 présenté par les États-Unis. Dans les directives adoptées par ce groupe de travail, tout accident de mer est défini comme "imprévu". Bien que cela empêche, à notre avis, toute conclusion logique selon laquelle les actes commis avec une intention criminelle pourraient être considérés comme des accidents de mer, les États-Unis appliqueront les directives dans ce sens.

Pour pouvoir être viables dans la pratique, les directives doivent être interprétées et appliquées conformément à la législation nationale de chaque État. S'il aurait été plus utile, pour eux et pour les gens de mer, qu'une formulation plus précise soit arrêtée à cet effet dans les principales dispositions, les États-Unis croient comprendre que le paragraphe 3 de l'introduction du document de travail WP.17 devrait maintenant être le paragraphe 4 de l'introduction dans la version définitive, précisément pour souligner ce point.

Les États-Unis recommandent que le Secrétariat de l'OMI prolonge le délai de soumission des documents pour le LEG 91, afin que les gouvernements qui n'ont pu participer aux travaux cette semaine puissent formuler des observations sur ces directives avant la session du LEG 91.

Les États-Unis remercient à nouveau tous ceux qui ont, comme eux, participé aux travaux, pour leur intérêt et leur dur labeur. Nous pouvons être convaincus que les efforts que nous avons faits cette semaine permettront d'améliorer la vie des gens de mer auxquels nous sommes tous tant redevables.

ANNEXE 5

RECOMMANDATION POUR UN MANDAT RÉVISÉ

- 1 Le Groupe de travail *ad hoc* mixte OMI/OIT d'experts devrait surveiller et évaluer la mise en oeuvre des Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer.
- 2 Ce faisant, le Groupe devrait tenir compte de la résolution A.987(24) adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, ainsi que des instruments de l'OMI et de l'OIT pertinents pour l'application des Directives.
- 3 Le Groupe devrait faire des recommandations pertinentes au Comité juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT quant à toute mesure appropriée qu'il conviendrait de prendre pour faciliter la mise en œuvre et l'acceptation à grande échelle des Directives.

ANNEXE 6

LISTE DES DOCUMENTS SOUMIS À L'EXAMEN DU GROUPE DE TRAVAIL

Ouverture de la session

Aucun document soumis

1 Adoption de l'ordre du jour

IMO/ILO/WGFTS 2/1	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Ordre du jour provisoire
-------------------	-----------------------------------	--------------------------

2 Vues liminaires des participants de l'OMI et de l'OIT

Aucun document soumis

3 Élaboration de directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer

IMO/ILO/WGFTS 2/3	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient des renseignements sur les travaux du Groupe de travail par correspondance constitué par la première session du Groupe de travail <i>ad hoc</i> mixte IMO/OIT d'experts
IMO/ILO/WGFTS 2/3/1	ISF, ICS, CISL	Contient une version modifiée des directives élaborées à l'intention de la première session du Groupe de travail
IMO/ILO/WGFTS 2/3/2	IFSMA	Contient des propositions concernant les directives sur le traitement équitable des gens de mer
IMO/ILO/WGFTS 2/3/3	États-Unis	Donne des principes permettant d'élaborer des directives qui soient viables
IMO/ILO/WGFTS 2/3/4	CISL/ITF	Contient un avis juridique sur les aspects juridiques du traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer et, en particulier, sur le droit à garder le silence et à ne pas s'auto-accuser.

4 Formulation de recommandations appropriées à l'intention du Comité juridique de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT

Aucun document soumis

5 Divers

Aucun document soumis

6 Adoption du rapport au Comité juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT

IMO/ILO/WGFTS 2/6	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Rapport du Groupe de travail
-------------------	-----------------------------------	------------------------------

Documents de travail

IMO/ILO/WGFTS 2/WP.1	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient une définition de l'expression "accident de mer"
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.2	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient une version révisée du libellé du paragraphe .2 des directives destinées au port ou à l'État côtier effectuant l'arrestation
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.3	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient une version révisée du libellé des paragraphes .3 et .3bis des directives destinées au port ou à l'État côtier effectuant l'arrestation
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.4	États-Unis	Contient une version révisée du libellé sur l'absence de représailles proposé par les propriétaires de navires
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.5	Propriétaires de navire et gens de mer	Contient de nouvelles propositions concernant les directives sur les gens de mer à l'intention des propriétaires de navires et des gens de mer
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.6	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient une version révisée du projet de directives au 15/3/2006
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.7	États-Unis	Contient une version révisée du libellé sur la coopération des gens de mer
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.8	États-Unis	Contient un amendement à la définition "d'accident de mer"
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.9	Gens de mer	Contient le libellé concernant l'enquête sur un accident de mer

IMO/ILO/WGFTS 2/WP.10	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient le texte du projet de directives au 15/3/2006
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.11	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient le libellé des directives destinées aux propriétaires de navires
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.12	États-Unis	Contient une variante du libellé de l'introduction concernant le droit des gens de mer à être protégés contre toute coercition ou intimidation illicites
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.13	États-Unis	Contient une variante du libellé du paragraphe 7 des directives destinées au port ou à l'État côtier procédant à l'arrestation, par rapport à celui du WP.6
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.14	Petit groupe de rédaction	Contient une proposition de libellé concernant les directives destinées aux gens de mer
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.15	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient une variante du libellé du paragraphe .14bis des directives à l'intention de l'État du port ou de l'État côtier qui procède à l'arrestation figurant dans le WP.6
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.16	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient le libellé du projet de résolution sur la promulgation des directives
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.17	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient le texte du projet de directives adopté par le Groupe de travail et mis en forme par le Secrétariat au 16/3/2006
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.18	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Projet de rapport du Groupe de travail
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.19	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient le texte des mandats révisés
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.20	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient le texte révisé des directives adopté par le Groupe de travail et mis en forme par le Secrétariat
IMO/ILO/WGFTS 2/WP.21	Secrétariats de l'OMI et de l'OIT	Contient le texte révisé du projet de résolution

ANNEXE 7**LISTE DES PARTICIPANTS**

Présidente :	Mme Liliana Fernández (Gouvernement Membre – Panama)
1er Vice-président	M. Joseph J. Cox (Représentant des propriétaires de navires)
2ème Vice-président	M. Brian Orrell (Représentant des gens de mer)

PARTICIPANTS DE L'OIT**MEMBRES REPRÉSENTANT LES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES**

M. Joseph J. Cox, Président, Chambre de la navigation maritime des États-Unis (ISF)
 M. Georgios Koltsidopoulos, Conseiller juridique, Union des armateurs grecs (ISF)
 M. Tim Springett, Chambre de la navigation maritime du Royaume-Uni (ISF)
 M. William McKnight, Association des armateurs japonais (ISF)

MEMBRES REPRÉSENTANT LES GENS DE MER

M. Brian Orrell, NUMAST Royaume-Uni (ICFTU)
 M. Marcos Castro, Président, CCUOMM, Argentine (CISL)
 M. Agis Tselentis, PNO, Grèce (CISL)
 M. Yuji Iijima, Chef du bureau pour l'Europe, All Japan Seamen's Union (CISL)

PARTICIPANTS DE L'OMI**GOVERNEMENTS MEMBRES****CHINE**

M. Hui Xie, Troisième secrétaire (affaires maritimes), Ambassade de la République populaire de Chine, Londres
 M. Wang Lu, Administration de la sécurité maritime
 M. Liu Zhengjiang, Université maritime de Dalian

ÉGYPTE

M. Abou Ela Mahmoud Aboul Ela, Chef du Département central des affaires maritimes, Autorité égyptienne de la sécurité maritime
 Mlle Mayada Essam Abd El-Rahman, Troisième Secrétaire, Département des affaires juridiques, Ministère des affaires étrangères

GRÈCE

M. George Boumpopoulos, Ministère de la marine marchande

PANAMA

M. J. Carrasquedo, Conseiller juridique, Mission permanente de la République du Panama auprès de l'OMI

PHILIPPINES

M. Ramon Jr. Tionloc, Administrateur adjoint, Service philippin de l'emploi à l'étranger
M. Neil Frank Ferrer, Deuxième secrétaire et Consul, Représentant permanent suppléant auprès de l'OMI, Ambassade des Philippines (Londres)

TURQUIE

M. Fikret Hakgüden, Conseiller expert, Représentant permanent suppléant de la Turquie auprès de l'OMI, Ambassade de Turquie (Londres)

ÉTATS-UNIS

M. William Baumgartner, Service des garde-côtes des États-Unis, Bureau du droit maritime et international
M. Charles Darr, Service des garde-côtes des États-Unis, Bureau du droit maritime et international
M. Douglas Stevenson, Directeur du Centre pour les droits des gens de mer
M. Gregory Linsin, Ministère de la justice

GOVERNEMENTS OBSERVATEURS

BAHAMAS

Mme Judith Francis, Attachée maritime, Représentante permanente suppléante, Haut commissariat des Bahamas (Londres)
M. Douglas Bell, Directeur adjoint de l'Autorité maritime des Bahamas

BRÉSIL

M. Darlei Santos Pinheiro, Marine marchande brésilienne, Représentation permanente du Brésil auprès de l'OMI

CHYPRE

M. Christos Atalianis, Conseiller aux affaires maritimes

MALAISIE

M. Muhammad Razif Ahmad, Directeur de la Division de la sécurité de la navigation, Département des affaires maritimes, Ministère des transports

MALTE

Mme A.M. Sciberras, Conseillère, Haut Commissariat de Malte, (Londres)

ÎLES MARSHALL

M. David J.F. Bruce, Commissaire adjoint principal aux affaires maritimes, République des Îles Marshall

MEXIQUE

M. Héctor M. Rodriguez Arellano, Représentant permanent suppléant auprès de l'OMI, Ambassade du Mexique au Royaume-Uni, Londres

M. Jorge Antonio Velasco Caballero, Attaché naval, Ambassade du Mexique au Royaume-Uni, Londres

PAYS-BAS

M. Jan Engel de Boer, Conseiller juridique principal, Ministère des transports

NORVÈGE

M. Georg T. Smefjell, Direction des affaires maritimes de la Norvège
Mme Unn Caroline Lem, Direction des affaires maritimes de la Norvège

RÉPUBLIQUE DE CORÉE

M. Jang Yeang-Jun, Attaché maritime, Ambassade de la République de Corée, Ministère des affaires maritimes et des pêches, Londres

ARABIE SAOUDITE

M. Rawi Al-Enezi, Opérations conjointes Al-Khafji

ESPAGNE

M. Manuel Nogueira Romero, Chargé des affaires maritimes, Ambassade d'Espagne, Londres
M. Guillermo Permanyer, avocat, Ambassade d'Espagne, Londres

UKRAINE

M. Olesksii Stepanov, Représentant permanent par intérim de l'Ukraine auprès de l'OMI, Ambassade d'Ukraine, Londres
M. Pavlo Chorny, Troisième secrétaire (Affaires juridiques), Ambassade d'Ukraine, Londres

MEMBRE ASSOCIÉ

HONG KONG, CHINE

M. Wai-Kuen Lee, Représentant permanent de Hong-kong, Chine auprès de l'OMI

OBSERVATEURS D'ORGANISATIONS NON GOUVERNEMENTALES

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS (ISF)

Mlle Natalie Wiseman, Secrétaire

M. Richard Guy, Conseiller (Main-d'œuvre et formation)

CONFÉDÉRATION INTERNATIONALE DES SYNDICATS LIBRES (CISL)

M. John Bainbridge, Représentant permanent de la CISL auprès de l'OMI

M. Jon Whitlow, Secrétaire, Section des gens de mer, ITF

Mme Deidre Fitzpatrick, IFT

Mme Estelle Brentnall, IFT

Mme Fazeh Gholizadeh, IFT

CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA MARINE MARCHANDE (ICS)

Mme Linda Howlett, Directrice générale (affaires juridiques)

CMI

M. David Hebden, Consultant maritime indépendant

BIMCO

M. John Denholm, Président, J&J Denholm Ltd

M. Thomas Timlen, Chef de département

M. Peter Holst, Directeur

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES INSTITUTS DE NAVIGATION (IAIN)

M. P. Belcher

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE CAPITAINES DE NAVIRES (IFSMA)

M. Rodger MacDonald, Secrétaire général

M. Christer Lindvall, Président

M. Laszlo Kovats

INTERNATIONAL GROUP OF P & I ASSOCIATIONS (P & I CLUBS)

M. Hugh Hurst, Conseiller juridique

M. John Mace, Directeur des projets et systèmes d'information

SECRÉTARIAT CONJOINT

OIT

- M. J.-Y. Legouas - Expert maritime
Département des activités sectorielles, OIT, Genève
- M. Brandt Wagner - Expert maritime
Département des activités sectorielles, OIT, Genève

OMI

- M. E.E. Mitropoulos - Secrétaire général
- ***
- Mme R.P. Balkin - Directrice de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures
- M. A. Blanco-Bazán - Directeur adjoint principal, Sous-division des affaires juridiques, Division des affaires juridiques et des relations extérieures
- M. G. Librando - Directeur adjoint/Chef de la Section des traités et de la réglementation, Sous-division des affaires juridiques, Division des affaires juridiques et des relations extérieures
- M. C. Young - Chef de la Section du droit maritime international et de la coopération technique, Sous-division des affaires juridiques, Division des affaires juridiques et des relations extérieures
- Mlle G. Gibson - Fonctionnaire principale de l'administration et du dépôt des instruments, Section des traités et de la réglementation, Sous-division des affaires juridiques, Division des affaires juridiques et des relations extérieures
- Mme N. Ünlü Asin - Juriste, Section du droit maritime international et de la coopération technique, Sous-division des affaires juridiques, Division des affaires juridiques et des relations extérieures

- Mme M.N. Mbanefo - Directrice de la Division des conférences
- M. A. Garofalo - Directeur adjoint/Chef de la Section des conférences,
Division des conférences
- M. F. van Tongerlooy - Chef de la Section des documents, Division des conférences
-