

Organisation internationale du Travail

Organisation maritime internationale

## Rapport final

**Rapport du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT  
d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation  
pour les créances en cas de décès, de lésions  
corporelles et d'abandon des gens de mer**

Genève, 21-24 juillet 2008



BIT



OMI

---

## Ouverture de la session

1. Le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (groupe de travail mixte) tient sa huitième session du 21 au 24 juillet 2008 au siège de l'Organisation internationale du Travail à Genève, Suisse. M. Jean-Marc Schindler (gouvernement de la France) préside la réunion. La porte-parole des armateurs est M<sup>me</sup> Edith Midelfart (Norvège) et le porte-parole des marins M. Brian Orrell (Royaume-Uni). La liste des participants figure dans l'annexe III à ce document.
2. M<sup>me</sup> Elisabeth Tinoco, chef de la Branche des activités sectorielles, souhaite la bienvenue aux participants au nom du Directeur général du BIT. Elle rappelle que, dans sa septième session, le groupe de travail mixte a convenu de proposer une solution obligatoire à long terme sur la question de l'abandon. La huitième session convient de présenter une résolution finale des questions et les documents soumis contribueront à aboutir à un résultat concret. Elle fait remarquer que l'abandon constitue toujours un problème, la base de données sur l'abandon étant régulièrement mise à jour. Bien que moins de cas aient été reçus ces derniers mois en raison des bonnes performances actuelles de l'industrie des transports maritimes, il est toujours important de trouver des solutions durables et efficaces pour le futur afin de préparer l'inévitable ralentissement du commerce mondial.
3. Le représentant de l'OMI, M. Gaetano Librando, directeur adjoint, chef, Section des traités et règlements, rappelle l'élaboration par le groupe de travail de deux importantes résolutions et de directives afférentes, l'une sur la fourniture d'une sécurité financière en cas d'abandon des marins, l'autre sur les responsabilités des armateurs eu égard aux créances contractuelles en cas de lésions corporelles ou de décès des marins, ainsi que sur l'établissement d'une base de données sur l'abandon des marins, élaborée et tenue par le BIT, en coopération avec l'OMI. Il rappelle que, lors de sa dernière session, le groupe a réalisé de grands progrès dans l'évaluation des dispositions des deux résolutions et des directives y afférentes par rapport à celles de la convention du travail maritime (CTM), 2006, et qu'il a convenu, en principe, de certains points essentiels, notamment la nécessité d'un système de sécurité efficace pour l'abandon et le caractère obligatoire des principaux éléments d'un tel système.
4. Il invite le groupe de travail à se concentrer sur l'élaboration de solutions durables à long terme pour traiter les problèmes de responsabilité et d'indemnisation eu égard aux créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, en gardant à l'esprit le résultat de la 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, et à décider de recommandations appropriées à soumettre à la Commission juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT. A cet égard, il rappelle que la Commission juridique, lors de sa 93<sup>e</sup> session (22-26 octobre 2007), tout en convenant que le groupe devait se concentrer sur la recherche de solutions pratiques et durables à long terme, a préconisé d'être particulièrement prudent au moment d'envisager l'adoption d'instruments obligatoires visant à proposer des solutions à long terme. Il souligne que l'OMI a toujours reconnu le rôle central des gens de mer dans le monde maritime et leur précieuse contribution à la bonne marche du commerce maritime international et de l'économie mondiale, et que les délibérations de ce groupe de travail mixte sont conformes aux priorités de l'OMI, eu égard également à l'importance du facteur humain pour la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution marine.
5. Le président du groupe de travail mixte donne un aperçu des documents soumis et suggère d'organiser la session en deux parties: l'examen de la question de l'abandon à conclure à la fin du premier jour. Pour y parvenir, le groupe de travail devra se concentrer sur le contenu du mécanisme de sécurité financière; deuxièmement, la question des lésions corporelles et

---

du décès. L'examen des deux questions devra être terminé d'ici mercredi soir, afin de laisser du temps pour l'examen des autres sujets jeudi. Il invite ensuite les gouvernements à faire des commentaires sur les propositions concernant la sécurité financière présentées par les gouvernements de la France, des Philippines et des Etats-Unis (IMO/ILO/WGLCCS/8/2/1).

6. Un représentant du gouvernement des Etats-Unis fait part de l'engagement persistant de son pays à assurer qu'une solution adéquate à long terme au problème de l'abandon soit mise en œuvre aussi rapidement que possible. Les gouvernements ont un intérêt essentiel à trouver une solution internationale et leur rôle est donc crucial.
7. Le représentant du gouvernement des Philippines fait part des grandes attentes de sa délégation pour que la discussion soit productive, et met l'accent sur l'objectif de son gouvernement, à savoir l'élaboration d'un instrument obligatoire et flexible à long terme. Si le nombre actuel des cas d'abandon est faible, cela pourrait changer et la nécessité d'un instrument obligatoire est donc pressante. Pour obtenir des résultats positifs, le groupe de travail devra éviter de reproduire la discussion sur le pour et le contre de ses précédentes sessions.
8. Le président note que l'instrument à élaborer devra être obligatoire et rappelle de nouveau le calendrier de la réunion, qui permet aux gouvernements d'avoir une réunion de groupe pour examiner le document mixte (IMO/ILO/WGLCCS/8/2/3) soumis par la Fédération internationale des transports maritimes (ISF) et la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF).
9. Dans son discours d'ouverture, la porte-parole des armateurs félicite M. Schindler de continuer à présider cette réunion et, outre le document mixte ISF/ITM, évoque le formulaire modèle de reçu et de décharge (IMO/ILO/WGLCCS/8/2/5) et le document pour les créances des équipages élaboré par les armateurs. Les deux secrétariats ont produit des documents très complets pour cette session, montrant que les questions concernant l'assurance ne relèvent pas seulement du mandat de l'OMI, mais que le BIT a également compétence dans ce domaine. Il est réconfortant d'avoir l'expertise conjointe des deux organisations. L'objectif de son groupe est de combler l'écart entre la CTM et les questions relatives à la sécurité financière pour les créances des équipages en cas d'abandon, de décès et de lésions corporelles. Les armateurs considèrent le document du secrétariat de l'OMI (IMO/ILO/WGLCCS/8/2/2) comme appuyant la solution basée sur l'OIT-CTM, laquelle est également soutenue par son groupe. Selon les armateurs, les normes A2.5.3 et A4.2 pourraient, après certaines modifications, constituer une base pour l'établissement d'un instrument de sécurité financière. Ramener le marin chez lui le plus vite possible après son abandon est de la plus haute importance. La forme d'un système de sécurité financière et son administration doivent être déterminées et elles doivent être immédiatement accessibles pour le marin. Pour le décès et les lésions corporelles, des options plus traditionnelles pourraient être utilisées, compte tenu de tous les problèmes pour trouver un système de sécurité financière durable.
10. La porte-parole des armateurs souligne que le document mixte ISF/ITF montre les progrès réalisés eu égard à l'abandon, alors que deux questions nécessitent un examen supplémentaire. La définition de l'abandon telle que basée sur la proposition des Etats-Unis nécessite certaines modifications car elle doit exclure l'abandon causé par la défaillance (faute) grave du marin. En outre, la responsabilité d'assurer l'existence d'un système de sécurité financière doit relever de l'Etat du pavillon ou de l'Etat où le recrutement a eu lieu. Son groupe demande que soient pris en considération les points suivants: Quelles mesures protectrices l'employeur doit-il mettre en place? Quels risques doivent être couverts? Dans quelle mesure la responsabilité stricte peut-elle être étendue sans nuire au fonctionnement des navires? Quels domaines doivent être exclus? Quelle limitation doit être acceptée? Elle remarque que les quelques ratifications de la convention

---

(n° 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, sont une preuve de la difficulté d'établir une sécurité financière, même à terre.

11. Concernant la question des lésions corporelles et du décès, les armateurs ont soumis un document séparé (IMO/ILO/WGLCCS/8/2/4), étroitement lié à la règle 4.2 et au code afférent, et un formulaire modèle de décharge (IMO/ILO/WGLCCS/8/2/5) pour obtenir des paiements partiels jusqu'à ce que le paiement intégral soit possible.
12. La secrétaire du groupe des armateurs observe que la porte-parole des armateurs a seulement parlé au nom des armateurs et que les représentants des propriétaires de bateaux de pêche sont également présents. Les gouvernements doivent garder à l'esprit que les propriétaires de bateaux de pêche et les armateurs sont deux communautés différentes et que la pêche n'est pas couverte par la CTM.
13. Dans sa déclaration, le porte-parole des marins, se référant au document mixte ISF/ITF, déclare que les partenaires sociaux sont allés aussi loin qu'ils pouvaient. Il invite les gouvernements à s'impliquer activement dans la question de l'abandon, des lésions corporelles et du décès. Il regrette que le document mixte ISF/ITF (IMO/ILO/WGLCCS/8/2/3) ne contienne pas davantage de points d'accord; il n'est pas nécessaire de faire d'autres commentaires car les marins n'ont pas modifié leur point de vue qui reste donc conforme aux arguments précédents. Les principales différences sont l'insistance des armateurs sur une exclusion des salaires en suspens et des droits contractuels résultant de l'instrument forgé sur le modèle des conventions de l'OMI sur la responsabilité. Les marins, toutefois, ne peuvent pas accepter de limitation de responsabilité ou la fixation d'un plafond de responsabilité. Les marins espèrent donc que les gouvernements proposeront des solutions dans leurs discussions.
14. Le représentant de la République de Corée rappelle les huit principes de l'Accord de Genève, qui a joué un rôle capital dans l'adoption de la CTM. Ces principes doivent guider le groupe de travail dans sa tâche d'élaboration d'une norme accompagnée de directives à inclure dans la CTM ou dans un autre instrument existant. Sa délégation souhaite l'élaboration rapide d'un instrument obligatoire. Les questions de la responsabilité et de l'indemnisation concernant les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer sont, en principe, des questions de travail et relèvent des titres 2 et 4 de la CTM. De ce fait, une norme accompagnée de directives à inclure dans la CTM doit faire l'objet d'une délibération. Le champ d'application doit inclure les pêcheurs sur les bateaux de pêche engagés dans les eaux internationales, tandis qu'une approche similaire à celle de la Convention internationale sur la sécurité de la vie en mer (SOLAS) pourrait être testée. Bien que les dispositions de SOLAS ne soient généralement pas applicables aux bateaux de pêche, selon le chapitre V relatif à la sécurité de la navigation, une administration peut exercer sa compétence discrétionnaire en déterminant dans quelle mesure les dispositions de ce chapitre doivent s'appliquer aux bateaux de pêche. Il recommande une analyse comparative entre l'article II, paragraphe 4, de la CTM et les chapitres I et V de SOLAS. La diversité doit être prise en compte eu égard à la forme qu'un système de sécurité financière doit prendre. Il soutient une limitation de la sécurité financière à fournir car une sécurité financière sans limitation serait irréalisable sur le marché et deviendrait un obstacle majeur à une entrée en vigueur rapide.

## **Abandon des gens de mer**

15. Un représentant du gouvernement des Etats-Unis, parlant au nom du groupe gouvernemental, rend compte du résultat des discussions au sein du groupe sur le document IMO/ILO/WGLCCS/8/2/3, tel que soumis par l'ISF et l'ITF, qui met l'accent sur les principes discutés, les domaines d'accord et toutes les divergences de vues des

---

parties concernées. Le groupe gouvernemental concentre ses commentaires sur l'annexe, intitulée «Fourniture d'une sécurité financière en cas d'abandon des gens de mer»<sup>1</sup>. Après l'exposé, le président propose d'examiner les notes de couverture et l'annexe, figurant dans IMO/ILO/WGLCCS/8/2/3, plus en détail dans une prochaine session. Il demande au groupe gouvernemental de mettre par écrit ses propositions orales, avec l'aide du secrétariat. Un groupe de rédaction est constitué, composé de représentants des gouvernements de la France, des Etats-Unis, du Royaume-Uni et des Philippines.

## **Recommandations des gouvernements résultant des consultations des groupes**

16. Un représentant du gouvernement des Etats-Unis, parlant au nom du groupe gouvernemental, présente les recommandations des gouvernements résultant des consultations des groupes, qui sont résumées dans un document annoté<sup>2</sup>.

### **Chapeau**

17. Il explique que cette disposition ne vise pas à limiter les droits des gens de mer ou d'autres catégories mais à compléter les droits existants. A la question des armateurs de savoir si cela voudrait dire qu'un marin pourrait donc être couvert deux fois, il répond que cette disposition n'a pas pour objet d'entraîner un recouvrement supplémentaire ou un double recouvrement.
18. Après une brève discussion, il y a un accord général pour qu'une note de bas de page expliquant cette approche soit incluse dans tout projet de prochain instrument obligatoire sur la question.

### **Paragraphe 1.3 – Bateaux de pêche**

19. Le porte-parole du groupe gouvernemental mentionne que ce point soulève plusieurs questions importantes, notamment eu égard à l'exclusion des pêcheurs. Selon la convention n° 188, il semblerait évident de les exclure de la discussion mais d'envisager un instrument séparé pour accompagner la convention. Au cas où on se prononcerait pour un instrument autonome de l'OIT ou de l'OMI, il faudrait revoir la question. Les gouvernements sont incapables d'adopter un texte définitif parce qu'on ne sait pas clairement quelle forme d'instrument on utiliserait.
20. Au nom des employeurs de l'industrie de la pêche dans le groupe des armateurs, un membre des employeurs remarque que les pêcheurs nécessitent une protection selon des principes similaires à celle des marins, mais qu'il y a différentes formes de relations d'emploi dans la pêche, et une interprétation différente du terme «voyage international» dans les deux sous-secteurs. Il serait donc judicieux d'avoir un instrument séparé pour la pêche qui traite pleinement la question de la sécurité financière requise. S'il reconnaît qu'il n'est pas facile de modifier la convention n° 188, il pourrait y avoir une discussion au cours d'une session unique sur la question à la Conférence internationale du Travail.

<sup>1</sup> Après une autre discussion dans un groupe de rédaction des gouvernements et une nouvelle discussion au sein du groupe gouvernemental, le texte de l'exposé a été présenté au groupe de travail sous la forme d'annotations à l'annexe au document IMO/ILO/WGLCCS/8/2/3; il est reproduit à l'annexe I.

<sup>2</sup> Voir l'annexe I.

- 
21. Le porte-parole des marins estime que la référence à la pêche au paragraphe 1.3 couvre bien la question. Son groupe juge la suggestion des gouvernements constructive.
  22. Un représentant du Bureau suggère qu'un simple protocole à la convention n° 188 puisse être envisagé.

## **Paragraphe 2 – Définitions**

23. *Paragraphe 2.1.* Le porte-parole du groupe gouvernemental indique que les gouvernements jugent les définitions de l'«armateur», à la fois dans les directives et dans la CTM, acceptables.
24. *Paragraphe 2.2.* La porte-parole des armateurs indique que le texte proposé «indépendamment de la nationalité» pourrait créer une confusion si le texte figurait dans la CTM, car il donnerait l'impression que le même concept ne s'appliquerait pas ailleurs dans l'instrument. Elle reconnaît toutefois que cela pourrait ne pas être le cas si un autre instrument était utilisé.
25. Le porte-parole du groupe gouvernemental remarque que le texte entre parenthèses a été réinséré après la suppression du paragraphe 6.2 c).
26. Le porte-parole des marins note qu'il y a des questions claires relatives à la sécurité financière sur les navires à équipage international eu égard à la couverture des membres d'équipage, ainsi qu'à la délivrance d'un ou plusieurs certificats de sécurité financière.
27. *Paragraphe 2.3 – Abandon.* Le porte-parole du groupe gouvernemental suggère que, dans un instrument obligatoire, il soit nécessaire de savoir comment appliquer et imposer un seuil. Toutefois, le groupe gouvernemental ne veut pas rendre le seuil trop rigide et impraticable. La proposition dans le document IMO/ILO/WGCCS/7/2/4 pourrait être considérée avec un autre regard comme un nouveau point de départ. Le texte n'est pas la position finale des gouvernements.
28. La porte-parole des armateurs observe que la note de couverture indique que, selon l'opinion des armateurs, la définition de l'«abandon» nécessite une clarification et doit exclure la faute intentionnelle. Elle invite les gouvernements à apporter cette clarification.
29. Le porte-parole des marins a des difficultés avec le point de vue des armateurs. La rupture unilatérale des liens pourrait ne pas inclure un marin passant une nuit à terre et se trouvant alors en position d'abandon, son bateau étant parti sans lui. Comment interpréter la «faute intentionnelle»? Si les marins sont abandonnés à cause de l'action d'un tiers, ou lors d'un congé légitime à terre, leur responsabilité ne devrait pas être mise en cause. Les marins sont trop souvent laissés sans ressources loin de chez eux, avec aucun moyen de subvenir à leurs besoins ou d'organiser leur rapatriement.
30. Le représentant du gouvernement de la France estime que le groupe des armateurs a mal compris la question, qui est traitée dans A2.5.3 de la CTM.
31. Le représentant du gouvernement de la Norvège suggère la définition suivante: «Par abandon on entend l'annulation unilatérale par l'armateur des obligations professionnelles du marin, directement ou implicitement, sans fournir l'indemnisation contractuelle telle que convenue dans cette situation.»
32. Le représentant du gouvernement de la Grèce considère que, comme il n'y a pas de consensus sur la définition de l'abandon, il est nécessaire de déterminer ce qui constitue

---

l'abandon des gens de mer (ou non) sur la base du cas par cas, comme cela est pratiqué dans son pays dans le cadre d'un conseil tripartite.

33. Le représentant du gouvernement de Chypre n'a pas encore assimilé la proposition norvégienne et préfère celle des Etats-Unis; il n'est pas favorable à une approche au cas par cas. Il se demande si un navire arrêté par ses créanciers serait automatiquement considéré comme un navire abandonné.
34. Le représentant du gouvernement du Danemark estime qu'une définition très précise est nécessaire pour un instrument obligatoire. Une définition plus lâche pourrait suffire pour une résolution non contraignante. La proposition norvégienne mériterait un examen complémentaire, mais n'a toujours pas été assimilée.
35. Le représentant du gouvernement de la France estime que la définition contenue dans les directives OIT/OMI est le meilleur point de départ. La proposition norvégienne concerne la cessation de la relation de travail, non l'abandon.
36. Le porte-parole des marins est reconnaissant au gouvernement de la France d'attirer l'attention sur A2.5.3 de la CTM, qui vise à couvrir les personnes nécessitant un rapatriement. La solution norvégienne contient les termes «sans fournir l'indemnisation contractuelle», mais peu d'armateurs fournissent une indemnisation. Il convient avec le gouvernement de la France que la proposition norvégienne concerne la cessation de la relation de travail, non l'abandon.
37. La porte-parole des armateurs note que, lorsque des marins quittent le navire alors qu'ils doivent y être, ou sont coupables d'une faute grave, ce n'est pas un abandon.
38. Le représentant du gouvernement de la République de Corée remarque que la règle 2.5, paragraphe 2, prévoit que les gens de mer doivent être rapatriés conformément au code. La sécurité financière est garantie, ainsi la définition de l'abandon est suffisamment claire. Il ne considère pas qu'une définition plus claire soit nécessaire; une interprétation plus claire du concept pourrait juste être utile.
39. La porte-parole des armateurs indique que les marins laissés dans un port étranger du fait de leur propre faute ne doivent pas être considérés comme abandonnés. Cela serait un cas d'«impossibilité d'exécution du contrat».
40. Une représentante du Bureau suggère qu'il ne doit y avoir aucune confusion entre la «cessation constructive de la relation de travail» et l'«abandon». Elle fait référence aux articles 2.1 et 2.5 de la CTM pour expliquer qu'un marin abandonné doit être rapatrié et que le coût peut être remboursé dans les conditions prévues par la convention.
41. *Paragraphe 2.4.* Le porte-parole du groupe gouvernemental note que la définition d'un navire doit être incluse.
42. Le porte-parole des armateurs approuve.

### **Paragraphe 3 – Champ d'application**

43. Le porte-parole du groupe gouvernemental note qu'il peut être nécessaire d'inclure les questions de tonnage et de faire une distinction entre les voyages intérieurs et les voyages internationaux, mais que ces questions n'ont pas encore fait l'objet d'une réflexion politique approfondie.

- 
44. La porte-parole des armateurs estime que le champ d'application doit être le même que celui de la CTM, quelle que soit la forme prise par l'instrument obligatoire.
  45. Le porte-parole des marins approuve les paragraphes 3.1 et 3.2. Il note que les navires sous pavillon d'un tiers dans le commerce intérieur et les équipages multinationaux dans le commerce intérieur posent certains problèmes, et qu'il est nécessaire d'examiner cette question.

#### **Paragraphe 4 – Responsabilités**

46. Le porte-parole du groupe gouvernemental note que le paragraphe 4 des recommandations des gouvernements concernant les responsabilités a incorporé des termes des paragraphes 7 et 8 afin de rassembler tous les textes faisant référence aux responsabilités. Les gouvernements estiment que les propositions des armateurs sont plus proches des leurs que de celles des marins. Les gouvernements détiennent les responsabilités majeures, et doivent assurer la mise en place du système auprès des armateurs.
47. Il affirme que le paragraphe 4.1 se termine par le mot «pavillon».
48. Le porte-parole des marins indique que son groupe soutient les cinq clauses du paragraphe, et serait intéressé par les opinions des autres concernant la question des tiers, évoquée au paragraphe 4.5.
49. La porte-parole des armateurs demande une clarification du sens et de l'intention du paragraphe 4.2.
50. Le porte-parole du groupe gouvernemental remarque que l'intention est de couvrir la question des Etats «non parties», et d'empêcher cette question d'être un frein à la ratification si elle n'était pas clarifiée. Le texte aidera à régler certaines questions difficiles et bénéficiera du consensus des gouvernements.
51. *Paragraphe 4.4.* Le porte-parole du groupe gouvernemental indique que l'opinion largement majoritaire des gouvernements est que des certificats de sécurité financière doivent être délivrés au nom des Etats du pavillon, mais non pas par des tiers non définis. Cela est semblable à la manière dont fonctionnent les dispositions environnementales dans MARPOL. Le groupe de travail des gouvernements s'est efforcé d'éviter d'être trop prescriptif dans son libellé.
52. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni note que cette question impose l'obligation aux gouvernements de délivrer des certificats sur la sécurité financière à tous les navires remplissant les conditions requises. Les questions supplémentaires relatives à la sécurité sociale créeront d'énormes problèmes et pourraient s'avérer impossibles à mettre en pratique. Son gouvernement tient à marquer une réserve sur ce point.
53. Le représentant du groupe gouvernemental observe que la partie la plus difficile du point soulevé par le gouvernement du Royaume-Uni est le problème du «non-bénéfice de conditions plus favorables». Les gouvernements fourniront, comme actuellement proposé, des certificats de sécurité financière à délivrer au nom des navires battant seulement leur pavillon. C'est un point similaire à celui soulevé par le gouvernement de la République de Corée. Il s'agit de prendre des dispositions pour la délivrance de certificats ou d'autres moyens aux navires non parties plutôt que d'en faire une obligation.
54. *Paragraphe 4.5.* La porte-parole des armateurs attire l'attention des participants sur le libellé du paragraphe 8 (original) du document mixte ISF/ITF et met l'accent sur la similarité entre l'abandon et les créances des équipages.



- 
55. Le représentant des Clubs P&I exprime sa préoccupation quant au fait que, contrairement aux instruments de l'OMI, le texte proposé par les gouvernements ne contient pas d'exceptions types eu égard à la responsabilité des prestataires de sécurité financière. Il fait référence au paragraphe 8 du document mixte ISF/ITF, qui contient certaines exceptions communément acceptées (par exemple, la guerre, le terrorisme, etc.). Sans de telles exceptions, les prestataires de sécurité financière seront exposés à une responsabilité absolue, et aucun instrument international n'a jamais prévu une responsabilité absolue de l'armateur ou du prestataire de sécurité financière. La raison de l'exclusion de responsabilité dans les cas cités de guerre et de terrorisme est que les Clubs P&I (et le marché de l'assurance en général) ne fournissent pas de couverture dans ces situations et que, dans des cas spécifiques, le marché de l'assurance en général ne fournit pas de couverture. Cela s'applique aussi au décès et aux lésions corporelles des marins.
56. Le représentant de l'OMI confirme que la Commission juridique, lors de sa 92<sup>e</sup> session (octobre 2007), a adopté la clause de réserve et les directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes, qui incluent un certain nombre d'exclusions spécifiques dans le protocole de 2002 à la Convention d'Athènes pour refléter les normes en vigueur sur le marché de l'assurance, et tout particulièrement la contamination radioactive, la clause chimique, biologique, biochimique et électromagnétique, l'exclusion pour les cyberattaques, et les clauses automatiques de résiliation et d'exclusion en cas de guerre.
57. La clause de réserve et les directives doivent proposer une solution exécutable et pragmatique, en assurant que certaines responsabilités au titre de l'article 3 et les dispositions d'assurance au titre de l'article 4 *bis* de la Convention d'Athènes sont prises en compte. Cela devrait encourager les Clubs P&I à faire face à leurs responsabilités en dehors des cas de guerre et dissiper certaines inquiétudes des conseils des Clubs sur les effets potentiels de l'entrée en vigueur de la Convention d'Athènes sur les capacités du marché. La partie pertinente du rapport de la Commission juridique, lors de cette session, et la clause de réserve et les directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes sont mises à la disposition des participants.
58. Le représentant du gouvernement de Chypre estime qu'il y a une différence entre la couverture pour l'abandon et la couverture pour d'autres risques. Contrairement à un passager, le marin n'a pas choisi d'aller dans un endroit particulier; la plupart du temps, le marin n'est même pas au courant de la destination du navire. Par ailleurs, la couverture pour abandon est bien définie: elle inclut seulement le rapatriement et peut-être un certain nombre de mois de salaire.
59. La secrétaire du groupe des armateurs réaffirme qu'un prestataire de couverture est essentiel, et soulève la question de savoir qui couvrira le risque si le marché de l'assurance ne fournit pas de couverture dans ces cas-là.
60. Le représentant du gouvernement de la France soutient la position du représentant du gouvernement de Chypre. Les actes de terrorisme à eux seuls ne créent pas l'abandon. L'abandon représente toujours un acte unilatéral de l'armateur. Comme il n'y a pas d'exception à l'obligation de l'armateur de rapatrier le marin (même dans les cas de guerre, de terrorisme, etc.), l'abandon est toujours dû au défaut des armateurs de remplir leur obligation de rapatriement.
61. Un représentant du gouvernement du Royaume-Uni indique que, à sa connaissance, le représentant des Clubs P&I a fourni des informations correctes. Contrairement au cas de décès ou de lésions corporelles, en cas d'abandon, il n'y a pas d'armateur et donc pas de position de repli. Il suggère de surseoir aux discussions et d'évoquer le sujet dans un groupe plus restreint pour trouver une solution viable.

- 
62. Le porte-parole des marins partage les points de vue exprimés par les représentants des gouvernements de la France et de Chypre. Dans tous les cas, l'exclusion s'appliquerait uniquement à un très faible pourcentage de cas d'abandon, et les fournisseurs d'assurance effectuent toujours une évaluation préalable du risque. Son groupe n'est pas en mesure de comprendre où se pose exactement le problème et continue à soutenir le paragraphe 4.5 («indépendamment de la cause»). La position des Clubs P&I ne peut pas et ne doit pas faire obstacle au paiement des marins en pareils cas.
63. Le groupe des armateurs déclare qu'il a de la sympathie pour les opinions exprimées par le gouvernement de Chypre. Toutefois, il est toujours essentiel d'assurer que la fourniture d'une assurance est possible et que pour le moment cela n'a pas été confirmé.

### **Paragraphe 5 – Portée des systèmes de sécurité financière [pour les marins abandonnés]**

64. Le porte-parole du groupe gouvernemental explique que les termes «pour les marins abandonnés» ont été ajoutés au titre pour éviter toute ambiguïté.
65. *Paragraphes 5.1.3 et 5.1.4.* L'écrasante majorité des gouvernements (il n'y a pas unanimité) estime qu'il est difficile de comprendre pourquoi la responsabilité pour les salaires est si problématique pour les armateurs, et considère que l'approche des marins est plus contraignante. De ce fait, l'insertion proposée au paragraphe 5.1.3 inclut non seulement les droits contractuels mais aussi légaux et fait spécifiquement référence aux salaires accumulés. Le paragraphe 5.4 a été supprimé car ses principales composantes ont été incorporées dans le paragraphe 5.1.3.
66. La porte-parole des armateurs fait part de sa déception quant au texte des gouvernements. Le groupe gouvernemental a effleuré des questions importantes qui ont fait l'objet d'une rédaction minutieuse avec les marins. Initialement, il était prévu que l'armateur doit seulement fournir une couverture pour le rapatriement; les gouvernements ont désormais inclus la responsabilité pour les salaires et d'autres droits contractuels, avec des limitations mineures ou sans limitation. Si le texte proposé devait être adopté, cela représenterait un énorme problème pour l'industrie maritime. La proposition des gouvernements créerait une couverture plus large que celle prévue par la convention (n° 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992, et par la directive du Conseil de l'Europe.
67. Le représentant du gouvernement du Danemark indique qu'il ne peut pas partager la position de l'écrasante majorité des gouvernements. Il craint que les gouvernements n'aient à résoudre les conflits entre les armateurs et les marins, au lieu des tribunaux. Les salaires doivent être couverts en cas d'insolvabilité de l'armateur.
68. Le porte-parole des gens de mer mentionne le droit du marin à être payé régulièrement et intégralement, selon le contrat de travail, tel que stipulé par la règle 2.2 et la norme A2.2 (1) de la CTM, et le droit du marin de déposer une réclamation en cas de violation de ces droits, en vertu du titre 5 de la CTM. Il ne voit aucune raison à ce que le marin perde ces droits en cas d'abandon, et insiste sur le fait qu'après plusieurs mois sans salaire un marin peut difficilement supporter le coût d'une procédure devant un tribunal. Son groupe accepte, dans un esprit de compromis, la limitation à trois ou quatre mois de salaire et appuie le point 5 en principe et sur le fond.
69. La porte-parole des armateurs réaffirme que son groupe ne peut pas soutenir le point 5 et préfère le texte tel qu'il est.

- 
70. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni rejette énergiquement la tentative d'exclure les salaires et les créances contractuelles.
71. *Paragraphe 5.3.* Les modifications de rédaction de cette disposition ainsi que la suppression de la dernière partie de la phrase sont notées sans autre discussion.

### **Paragraphe 6 – Forme du système de sécurité financière**

72. *Paragraphe 6.2 b).* Le porte-parole du groupe gouvernemental explique que les gouvernements ne sont pas d'accord avec les armateurs sur la suppression de la disposition et préfèrent garder le texte tel qu'il est.
73. Le *paragraphe 6.2 c)* a été supprimé car les gouvernements estiment que, si l'abandon devait être couvert par la CTM, le concept pourrait être traité dans les définitions de la CTM. Par ailleurs, les termes «indépendamment de la nationalité» sont utiles.
74. En vertu du paragraphe 5.1.4, la plupart des gouvernements estiment que la garantie doit être limitée à un certain degré, et suggèrent une limite eu égard à la durée de paiement (c'est-à-dire trois à quatre mois de salaire). Il est à espérer que cela pourra encourager les marins à demander beaucoup plus tôt les salaires accumulés.
75. Le porte-parole des marins soutient le paragraphe 6 en principe et sur le fond. Il mentionne également le paragraphe 6 du document IMO/ILO/WGCCS/8/2/7(Rev.1), selon lequel les travailleurs ne paient pas pour leurs propres droits dans les institutions de garantie des salaires.
76. La porte-parole des armateurs note que le document mixte ISF/ITF ne contient aucune limitation à trois à quatre mois de salaire. Le texte proposé par les gouvernements est contraire à la directive applicable de l'UE et à la convention n° 173 de l'OIT, selon lesquelles les prestations disponibles doivent être équilibrées en fonction de l'objectif social. Son groupe ne peut pas accepter le paragraphe 6.

### **Paragraphe 7 – Certificats**

77. Le porte-parole du groupe gouvernemental explique qu'en plus des changements éditoriaux le paragraphe 7.1 a été déplacé au paragraphe 4. Le paragraphe 7.3.6 a été remplacé par un libellé qui a été considéré comme utile pour le marin; le contenu initial du paragraphe 7.3.6 a été saisi sous le paragraphe 7.3.5. S'agissant du paragraphe 7.2, une clarification est demandée au secrétariat de l'OMI sur la manière de faire face à la situation quand un certificat devient caduc ou est annulé. Le paragraphe 7.4 n'a pas été jugé nécessaire. Le paragraphe 8 a été déplacé au paragraphe 4.5.
78. La porte-parole des armateurs soutient le paragraphe 7 en principe et sur le fond.
79. La secrétaire du groupe des armateurs approuve également toutes les subdivisions du paragraphe 7. S'agissant du paragraphe 7.3.6, elle souligne que le terme «personne ou entité» pourrait ne pas être une personne physique mais un centre d'appel, et que pour certains armateurs il pourrait ne pas être possible de nommer une seule personne.
80. Le porte-parole du groupe gouvernemental explique que cette question a été soulevée par les gouvernements pendant les discussions et que «personne» fait référence à une «personne morale» plutôt qu'à une «personne physique». Par ailleurs, il est certain qu'une clarification du texte pourrait être faite, si elle est jugée utile.

---

## Paragraphe 8

81. Le président remarque que cette disposition est déjà traitée au paragraphe 4.

## Décès et lésions corporelles

82. A la suite d'une réunion du groupe gouvernemental, un porte-parole des gouvernements indique que le groupe gouvernemental est divisé sur la manière de réglementer la sécurité financière en cas de lésions corporelles ou de décès des marins. Certains gouvernements estiment qu'il n'est pas nécessaire de modifier la CTM ou d'adopter un instrument séparé. Certains d'entre eux sont prêts à le faire s'il y a une majorité en ce sens. Dans ce cas, ils estiment que les partenaires sociaux devraient aboutir à un accord sur les questions concernées avant de pouvoir réfléchir utilement à des textes obligatoires. D'autres gouvernements considèrent qu'il y a des lacunes dans la CTM auxquelles on pourrait remédier par une révision des dispositions sur la responsabilité des armateurs, estimant que les pouvoirs publics peuvent réglementer plus facilement la responsabilité des armateurs que les créances contractuelles qui doivent être réglées entre parties privées. Certains gouvernements soulignent qu'ils éprouvent des difficultés à s'occuper des créances contractuelles et qu'ils préféreraient uniquement réglementer la responsabilité des armateurs. Certains gouvernements font ressortir que le texte de la CTM ne contient pas de critères fonctionnels, y compris une assurance obligatoire, l'accès direct à l'assureur, les certificats d'assurance et la notification préalable du retrait de la couverture, et doit donc être amélioré. Plusieurs gouvernements soulignent leur objection à la clause d'exclusion (paragraphe 2.6 *d*) et à l'absence de droit de recours (paragraphe 2.2) proposées dans le document de l'ISF. Un petit groupe de représentants des gouvernements a mis par écrit un ensemble d'idées préliminaires tirées des propositions de l'ISF et de l'ITF (voir l'annexe II).
83. La porte-parole des armateurs présente les documents IMO/ILO/WGLCCS/8/2/4 et 8/2/5. Elle se concentre sur les amendements proposés à la CTM, avec un nouveau paragraphe en A4.2.2, cite les changements et met l'accent sur l'importance d'évaluer l'existence, la validité et le montant exact d'une créance. Elle fait référence au nouveau paragraphe supplémentaire A4.2.6 *d*) pour exclure les lésions corporelles, la maladie, etc. Elle estime qu'il serait utile de consulter la Commission juridique de l'OMI sur ces changements, ainsi que sur les nouveaux paragraphes A4.2.9 et A4.2.10. Elle présente ensuite le document IMO/ILO/WGLCCS/8/2/5, qui vise à donner la possibilité de faire des paiements ponctuels avant une évaluation finale de la validité de la créance. Il est également important d'indiquer les conditions de paiement et le désaccord existant sur le montant de la somme.
84. Le porte-parole des gens de mer convient que la question doit être incluse dans les articles pertinents de la CTM. Il fait référence au document IMO/ILO/WGLCCS/8/2/4 en rejetant le nouveau paragraphe A4.2.2 proposé, car le texte n'est pas clair ni de nature à régler la question en débat. Il fait remarquer qu'un paiement rapide est nécessaire et qu'il ne doit pas y avoir de retard lié à l'attente d'une décision de justice. Il rejette le nouveau paragraphe A4.2.6 *d*) proposé et insiste sur l'obligation de soin de l'armateur. Ces types d'exclusions ne peuvent pas être acceptés. S'agissant des paragraphes A4.2.9 et A4.2.10, il demande qu'ils soient mis dans le paragraphe existant de la CTM.
85. Le porte-parole des marins affirme enfin qu'il n'est pas d'accord avec les directives proposées, car des instruments contraignants sont nécessaires et doivent donc figurer dans le code A de la CTM. Il rappelle que le formulaire modèle de décharge existe déjà et il ne peut pas approuver celui qui est maintenant proposé. La proposition ouvre la possibilité de contester la validité de la créance et apporte de la flexibilité là où il parle de créances contractuelles basées sur une convention collective. Il présente ensuite le document

---

IMO/ILO/WGLCCS/8/2/6 de l'ITF et fait observer que la principale question est que les créances doivent figurer dans la partie obligatoire de la CTM et qu'elles doivent donc être placées dans le code A.

86. En réponse aux remarques des marins sur les documents de l'ISF, la porte-parole des armateurs note que, dans les cas de lésions corporelles, il faut du temps pour évaluer les lésions corporelles et le montant à payer. Cela est reflété dans le formulaire modèle de décharge proposé en vue de donner la possibilité de payer une partie du montant mais pas le montant intégral. Elle signale que le reçu modèle proposé est basé sur le fait que les armateurs veulent régler la question rapidement en cas de lésions corporelles, mais qu'avec le paiement ils ne veulent pas reconnaître de droit à créance et de responsabilité ultérieure.
87. S'agissant du document révisé concernant les lésions corporelles et le décès soumis par l'ITF (IMO/ILO/WGLCCS/8/2/6), la porte-parole des armateurs note également que le texte proposé de la norme A4.2.1 1) a), c'est-à-dire la définition des «lésions corporelles», va au-delà du texte de la CTM. La responsabilité et les obligations de l'armateur dans le cadre de la définition proposée sont beaucoup plus larges que celles découlant de la CTM. Une responsabilité aussi étendue de l'armateur rendrait l'assurance plus coûteuse et difficile à trouver.
88. La secrétaire du groupe des armateurs attire encore une fois l'attention sur le fait que, si la question en discussion devait être réglementée dans le cadre de la CTM, la couverture de l'industrie de la pêche devrait être examinée séparément.
89. Le représentant des Clubs P&I fait part des développements qui ont eu lieu depuis la dernière réunion. Les Clubs P&I sont d'accord pour changer deux règles concernant les créances valides des marins en cas de décès, lésions corporelles ou maladie. D'abord, la règle «payer pour être payé» ne sera plus appliquée, et, deuxièmement, la suppression rétrospective de la couverture eu égard aux créances sera interdite dès 2009.
90. Le porte-parole des gens de mer reconnaît que la CTM a été obtenue dans le cadre d'un bon tripartisme. Sur la question des créances des équipages, les marins sont disposés à un compromis mais un processus de facilitation est nécessaire. Une pierre d'achoppement à une solution à cette question est constituée par les exclusions dans le document présenté par les armateurs. Là, les lésions corporelles ou le décès causés par le terrorisme ou par des événements naturels sont exclus de l'indemnisation. Il n'est pas acceptable pour les marins d'avoir ce type d'exclusions, et une indemnisation doit être fournie dans certaines circonstances. La seconde pierre d'achoppement est l'absence de possibilité de recours.
91. La porte-parole des armateurs déclare que les «exclusions» sont essentielles. Elle indique que le problème n'est pas seulement la responsabilité, mais l'obtention de la sécurité financière; elle demande l'expertise des gouvernements.
92. Le président, ayant pris en compte les positions des partenaires sociaux, enregistre la volonté de plusieurs gouvernements de travailler à la solution des problèmes identifiés. Après quelques discussions, il est décidé qu'un petit groupe de rédaction composé de représentants des gouvernements révisera les documents soumis par les partenaires sociaux et établiront un texte identifiant les éléments qui pourraient être intégrés dans une future solution obligatoire.
93. Le représentant du groupe international des Clubs P&I explique que la décision de fond concernant le changement de deux règles des Clubs entrera en vigueur le 20 février 2009. La règle «payer pour être payé» impose à l'armateur de payer d'abord une créance et de se la faire ensuite rembourser par un Club P&I. Cette règle et celle concernant le retrait rétrospectif de la couverture pour le non-paiement de la prime ne seront pas appliquées aux membres eu égard aux créances valides des équipages pour décès et lésions corporelles

---

soumises par les marins ou les personnes à leur charge, qui sont notifiées aux Clubs après la modification de la règle. Cela ne s'appliquera pas aux créances existantes. Ces créances sont soumises aux limites que les Clubs P&I appliquent pour ces risques, qui actuellement s'élèvent à 2 milliards de dollars des Etats-Unis pour les passagers et à 3 milliards de dollars des Etats-Unis pour les passagers et l'équipage combinés. Le tonnage couvert par les 13 clubs s'élève à 90 pour cent du tonnage mondial naviguant sur mer.

94. Les représentants de l'OMI et du Bureau accueillent favorablement ce développement important. Leur sentiment est partagé par le porte-parole des marins, qui exprime sa satisfaction quant à cette évolution qui bénéficiera à l'industrie dans son ensemble.
95. Le porte-parole des marins souhaite obtenir des gouvernements la réaffirmation de leur engagement à élaborer un instrument obligatoire sur cette question. En raison des progrès réalisés concernant l'abandon, la discussion de ce point peut être reportée jusqu'à ce qu'une base commune soit trouvée pour aller de l'avant sur la question des lésions corporelles et du décès.
96. Le porte-parole des gens de mer souligne que l'importance que les marins accordent à cet instrument obligatoire est illustrée par le fait qu'ils accepteraient presque n'importe quelle solution. De ce fait, un instrument dans le cadre de l'OMI basé sur le document IMO/ILO/WGLCCS/8/2/2 serait également réalisable. Toutefois, ne pas reconnaître le besoin, comme certains gouvernements le font, de créer un instrument du fait que la CTM couvrirait aussi les questions des lésions corporelles et du décès serait inacceptable pour les marins. En conséquence, il demande aux gouvernements de préparer un document qui pourrait être similaire au document contenant les «idées préliminaires sur le texte relatif à la fourniture d'une sécurité financière en cas de lésions corporelles et de décès des gens de mer émanant du groupe de travail informel du groupe gouvernemental». Ce document pourrait être affiné dans le cadre d'échanges électroniques après la clôture de cette huitième session.
97. La porte-parole des armateurs explique que la non-acceptation par les gouvernements de leur propre document laisse penser qu'il faut faire preuve d'une prudence encore plus grande. L'un des points les plus controversés reste la question de l'assurance, et c'est seulement après la résolution de ce problème qu'une solution pourra être trouvée. Elle indique que les armateurs ne peuvent pas être d'accord avec la proposition des marins basée sur les «idées préliminaires» des gouvernements mentionnées dans le paragraphe précédent.
98. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis exprime le soutien persistant de son pays à une solution obligatoire aux questions soumises au groupe de travail.
99. Le représentant du gouvernement des Philippines s'aligne sur la position du gouvernement des Etats-Unis. Les progrès importants réalisés eu égard à l'abandon sont dus à la présentation d'un document commun par les partenaires sociaux. On doit procéder de même pour la question des lésions corporelles et du décès car des instruments obligatoires doivent être élaborés pour ces deux questions.
100. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni admet également l'importance des deux questions. Il demande donc aux partenaires sociaux de reconnaître ces deux questions pratiques et politiques. Les instruments obligatoires doivent être réalisables en pratique. Pour obtenir ce résultat, il est raisonnable de consacrer plus de temps aux discussions.
101. Le représentant du gouvernement de Chypre soutient également l'élaboration de textes obligatoires. Les deux questions doivent être traitées ensemble selon la même procédure et ne doivent pas être abordées séparément.

- 
- 102.** Le représentant du gouvernement du Danemark ne voit pas de nécessité impérieuse à élaborer des instruments obligatoires dans la mesure où ces questions sont déjà couvertes par la CTM. Comme les partenaires sociaux ont néanmoins fait une demande en ce sens, son pays est favorable à ce que le travail se poursuive en vue d'élaborer des instruments obligatoires communément acceptés.
- 103.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée voit des divergences entre la CTM et les directives OMI/OIT. Il appuie la mise au point d'un instrument obligatoire pour ces deux questions.
- 104.** Le représentant du gouvernement du Ghana fait part de l'engagement de son pays à régler les deux questions. Il demande aux partenaires sociaux de montrer le même engagement et d'identifier un terrain commun.
- 105.** Le représentant du gouvernement des Bahamas estime que la coopération tripartite est cruciale pour régler ce problème, comme on l'a constaté pendant les délibérations de la CTM. On peut trouver une solution seulement une fois que les partenaires sociaux se seront mis d'accord. Selon lui, l'abandon et les lésions corporelles et le décès doivent être traités dans le cadre de la procédure d'amendement tacite de la CTM après l'entrée en vigueur de cette convention.
- 106.** Le représentant du gouvernement de la Grèce se réjouit des progrès importants réalisés eu égard à l'abandon. L'examen des lésions corporelles et du décès doit se poursuivre pour aboutir à un instrument obligatoire.
- 107.** Le représentant du gouvernement de la Norvège reconnaît que, si des progrès ont été réalisés eu égard à l'abandon, le besoin d'un instrument obligatoire pour les lésions corporelles n'est pas impérieux. Son pays soutiendra cependant l'élaboration d'un instrument obligatoire pour les lésions corporelles et le décès. Le document contenant les «idées préliminaires» comporte des points positifs et est utile mais ne répond pas à toutes les questions.
- 108.** La représentante du gouvernement de la France soutient également le document contenant les «idées préliminaires» et juge nécessaire l'élaboration d'un instrument obligatoire pour la question des lésions corporelles et du décès. Elle indique que les directives OMI/OIT constituent une bonne base pour ce travail.
- 109.** La porte-parole des armateurs indique que le groupe de travail s'est apparemment retrouvé piégé dans une situation sans issue. Il a été seulement demandé aux partenaires sociaux d'approfondir la question de l'abandon mais pas celle des lésions corporelles et du décès. Toutefois, la question des lésions corporelles et du décès a également été examinée, mais les positions des partenaires sociaux se sont révélées assez divergentes. A ce stade, le rôle médiateur des gouvernements est nécessaire à titre indicatif.
- 110.** Le porte-parole des gens de mer est d'un côté conscient que le désaccord entre les partenaires sociaux eu égard aux lésions corporelles et au décès empêche l'adoption d'un instrument dans le cadre des mécanismes de l'OIT car le désaccord d'une partie entraînerait un veto de facto. Néanmoins, il estime que le tripartisme ne signifie pas un accord permanent des partenaires sociaux. L'accord de tous les mandants de l'OIT, qui a abouti à la CTM, a été une exception et a été dû, entre autres, à un haut niveau d'expertise de tous les acteurs. Il identifie deux domaines problématiques pour trouver des solutions en vue d'élaborer un instrument obligatoire pour la question des lésions corporelles et du décès. Le premier problème pour les marins découle de l'incorporation de la possibilité d'exclusions dans cet instrument. Exclure la force majeure et la piraterie est inacceptable pour les marins. Selon eux, l'armateur est responsable pour tous ces événements. C'est son devoir d'obtenir une couverture d'assurance appropriée. Le second problème fondamental

---

tient à l'interdiction de tout recours et au fait de différer le paiement de l'indemnisation. Il met également l'accent sur le besoin pour les marins d'une orientation à cet égard.

- 111.** La porte-parole des armateurs souligne que la question de l'«exclusion» est le point qui pose problème. C'est, toutefois, la question de la «sécurité financière», distincte de celle de l'assurance, qui s'avère controversée chez les partenaires sociaux. Les armateurs espèrent cependant que les experts des gouvernements dans le domaine de la sécurité financière guideront les partenaires sociaux.

## **La marche à suivre**

- 112.** Le représentant du gouvernement des Etats-Unis, parlant au nom du groupe gouvernemental, rend compte des discussions tenues dans ce groupe concernant la marche à suivre pour le groupe de travail mixte et ses futurs termes de référence. Il indique qu'il existe en principe un soutien unanime pour une neuvième session avec certaines restrictions afin d'avoir une assurance raisonnable de succès. Il doit y avoir un intervalle suffisant entre les huitième et neuvième sessions: les documents pour la réunion doivent être reçus à l'avance et à temps et il doit y avoir une possibilité raisonnable de travaux entre les sessions. Les partenaires sociaux doivent ne pas ménager leurs efforts pour combler les différences existantes. Des documents communs doivent être fournis par les partenaires sociaux, en identifiant les domaines de désaccord. Le premier jour de la neuvième session doit être consacré à une réunion du groupe gouvernemental. Les gouvernements se sont engagés à travailler entre les sessions, notamment à contribuer à régler les difficultés subsistantes liées à la question de l'assurance. Un mandat plus clair est nécessaire pour la Commission juridique de l'OMI, et le Conseil d'administration du BIT et les gouvernements ont fourni un projet de termes de référence révisés à étudier par les partenaires sociaux. Les gouvernements étudient également la question des exclusions au sein du dispositif de sécurité financière. Ils ne soutiennent pas les exclusions concernant l'abandon et exhortent les partenaires sociaux à continuer à explorer de nouvelles alternatives au sein des marchés de l'assurance commerciale. Toutefois, ils sont prêts à étudier la question plus en détail eu égard au décès et aux lésions corporelles, et restent ouverts à toute option, avec un engagement pour une coopération intersessionnelle. Ils demandent au secrétariat mixte de préparer des documents sur les éléments suivants: le rappel historique, la consolidation de l'évaluation intersessionnelle du marché de l'assurance, en particulier pour inclure la viabilité eu égard au décès et aux lésions corporelles, et aussi un projet d'instrument(s) pour la réunion avec des commentaires appropriés.
- 113.** Le groupe de travail étudie trois propositions présentées par les gouvernements dans un document informel, qui résume leurs discussions et les approuve formellement.
- 114.** La secrétaire du groupe des armateurs, rappelant ses remarques de la veille (23 juillet 2008), souligne que les partenaires sociaux ont aussi besoin d'une orientation donnée par les gouvernements.
- 115.** Un représentant du Bureau répond que les partenaires sociaux doivent tenir des réunions intersessionnelles dans lesquelles ils doivent déployer tous leurs efforts pour combler les différences existantes, ce que les partenaires sociaux ont accepté. Les gouvernements doivent aussi constituer un groupe de correspondance qui puisse fournir des contributions pour guider ces réunions.
- 116.** Le représentant de l'OMI rappelle au groupe de travail les règles concernant la soumission de documents: six semaines pour les documents de six pages, et au moins huit semaines pour les documents de plus de six pages.



- 
- 117.** Le représentant du gouvernement des Etats-Unis, parlant au nom du groupe gouvernemental, souligne que son groupe maintient son engagement à travailler entre les sessions et à assurer la coordination sur le plan interne et avec le secrétariat mixte afin de contribuer à régler l'aspect restant le plus critique – celui de l'assurance. S'agissant des exclusions à l'intérieur du dispositif de sécurité financière, il rappelle l'opposition de son groupe aux exclusions concernant l'abandon et exhorte les partenaires sociaux à continuer à explorer de nouvelles alternatives au sein des marchés commerciaux de l'assurance.
- 118.** Le groupe de travail étudie également la proposition de la secrétaire du groupe des armateurs selon laquelle le marché commercial de l'assurance doit aussi inclure d'autres formes de sécurité financière, par exemple des fonds publics. Il estime en conclusion que les partenaires sociaux doivent continuer à explorer de nouvelles alternatives au sein des marchés commerciaux de l'assurance et d'autres formes de sécurité financière.
- 119.** Eu égard aux lésions corporelles et au décès, le représentant des Etats-Unis, parlant au nom du groupe gouvernemental, explique que son groupe est prêt à étudier la question des exclusions plus en détail et reste ouvert à toute option, avec un engagement en faveur de la coopération intersessionnelle. Son groupe estime que l'exclusion de la responsabilité n'a jamais été envisagée comme un élément des termes de référence proposés lors de la sixième session du groupe de travail (annexe 1 au document IMO/ILO/WGCCS/6/6). Le groupe gouvernemental propose également une reformulation du quatrième paragraphe des termes de référence, qui a été recommandée par la sixième session selon le libellé suivant: «4. Il doit terminer les discussions et convenir des principes pour faciliter la rédaction des dispositions obligatoires à inclure dans un ou des instrument(s) approprié(s).»
- 120.** Un représentant du Bureau fait remarquer que les lésions corporelles et le décès ne relèvent pas de la responsabilité des armateurs dans la mesure où la CTM couvre déjà cette question dans sa règle 4.2 et dans le code y afférent. La seule question en discussion concerne la sécurité financière.
- 121.** La secrétaire du groupe des armateurs demande une clarification pour savoir si cela voudrait dire que la question des lésions corporelles et du décès doit être traitée dans le cadre de la CTM et que les termes de cette convention fixeraient les limites de la discussion.
- 122.** Une représentante du Bureau répond que cela dépend de la décision concernant la forme de cet instrument. D'abord, il faut de la clarté quant au contenu. Elle indique que les dispositions de la CTM sur la responsabilité des armateurs couvrent les lésions corporelles et le décès et la maladie. Elle met l'accent sur le fait que l'assurance est indépendante de la responsabilité. Par ailleurs, la CTM esquisse les éléments de base de la sécurité financière sans toutefois fournir d'autres précisions.
- 123.** Clôturant la discussion sur le financement entre les partenaires sociaux, la porte-parole des armateurs explique que la question en débat n'est pas celle de la source des fonds mais plutôt celle de leur administration, dans la mesure où l'Etat ou les partenaires sociaux pourraient en être chargés.
- 124.** Le groupe de travail demande l'aide du secrétariat mixte pour lui fournir des documents sur le rappel historique des développements depuis la première réunion sur la consolidation de l'évaluation intersessionnelle du marché de l'assurance, notamment pour inclure la viabilité eu égard au décès et aux lésions corporelles. Il demande également au secrétariat mixte de produire un projet d'instrument(s) pour la neuvième session, avec des commentaires appropriés.

---

## Adoption d'un projet de termes de référence

- 125.** A la suite de ces discussions, le groupe de travail convient de la nécessité d'un mandat plus clair pour son travail futur et approuve le nouveau projet suivant de termes de référence:

*Termes de référence révisés pour le travail futur du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer*

1. Le groupe de travail mixte OMI/OIT d'experts devra poursuivre son examen de la question de la sécurité financière pour les membres d'équipage/marins et leurs personnes à charge eu égard à l'indemnisation en cas de lésions corporelles, de décès et d'abandon.
2. Ce faisant, le groupe de travail mixte devra tenir compte des instruments pertinents de l'OMI et de l'OIT, y compris ceux actuellement à l'étude ou susceptibles d'être adoptés dans un proche avenir.
3. Il devra continuer à suivre le problème de l'abandon des membres d'équipage/marins en tenant compte de toutes les informations pertinentes, y compris les solutions techniques disponibles pour la sécurité financière.
4. Il devra terminer les discussions et convenir des principes pour faciliter la rédaction des dispositions obligatoires à inclure dans un ou des instrument(s) approprié(s).
5. Lors de la prochaine session, il devra présenter des recommandations appropriées à la Commission juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT.

---

## Annexe I

### Recommandations des gouvernements résultant des consultations des groupes

(Les propositions des gouvernements sont soulignées;  
les commentaires des gouvernements sont entre parenthèses)

### ***Fourniture d'une sécurité financière en cas d'abandon des gens de mer***

[Les dispositions de cet instrument ne sont pas censées être exclusives ou porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours existants.]

1.3 [Peut aussi s'appliquer aux bateaux de pêche engagés dans des voyages internationaux.]

***A discuter avec les propriétaires de bateaux de pêche lors de la réunion de juillet.***

(Les gouvernements reconnaissent la vulnérabilité des pêcheurs et le besoin de leur fournir une protection. En raison des particularités de la branche d'activité (par exemple, système salarial de partage des profits), les gouvernements suggèrent toutefois de laisser, pour l'instant, les pêcheurs en dehors du présent instrument. Si l'instrument prenait la forme d'un instrument autonome, la question nécessiterait d'autres discussions. Au cas où un amendement à la CTM serait envisagé, les pêcheurs ne seraient pas couverts, car ils sont exclus de la CTM. Dans ce cas, le sujet pourrait être traité dans la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007.)

## 2. Définitions

2.1. Selon le contexte, nous pouvons accepter l'une ou l'autre définition de l'armateur telle que dans A930 ou la CTM.

(L'une ou l'autre définition est acceptable pour les gouvernements.)

2.2. Selon le contexte, nous pouvons accepter l'une ou l'autre définition des gens de mer, telle que dans A930 ou la CTM.

(Modifié pour inclure les termes «indépendamment de la nationalité». Voir la suppression de 6.2 c.)

2.3. Par abandon on entend la rupture unilatérale par l'armateur des liens avec un marin ou l'incapacité de l'armateur à assurer ou organiser l'entretien et le soutien nécessaires du marin.

***Proposition des Etats-Unis lors de la dernière réunion:***

(Dans les délais impartis, il n'a pas été possible d'aboutir à une définition généralement acceptée. Beaucoup estiment, toutefois, que le texte pour cette définition dans un instrument obligatoire devrait être basé sur le libellé précédemment accepté (par exemple, le texte des directives ou la proposition des Etats-Unis).)

2.4. Définition du navire [Reprendre la définition de la CTM]

## 3. Champ d'application

3.1. Chaque Membre en assurera l'application eu égard à tous les navires de mer battant son pavillon. ***(Si dans la CTM, superflu car couvert dans les articles)***

3.2. Cette norme ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires auxiliaires ou autres possédés ou gérés par un Etat et utilisés, pour le moment, seulement dans le cadre d'un service public non commercial, sauf si l'Etat en décide autrement. ***(Si dans la CTM, superflu car couvert dans les articles)***

(Questions de fond à discuter: tonnage/voyage intérieur/international/etc.)

## 4. Responsabilités

~~4.1. [Chaque Membre veillera à ce qu'un dispositif de sécurité financière soit organisé pour les navires battant son pavillon, qui respecte cette norme] **Position de principe de l'ITF.**~~

~~4.1. [Chaque Membre veillera à ce que les armateurs mettent en place un dispositif de sécurité financière qui respecte cette norme] **Position de l'ITF.**~~

[4.1. Chaque Membre veillera à ce qu'un dispositif de sécurité financière imposé par cet instrument soit mis en place pour les navires battant son pavillon.] (Le paragraphe 3 dans sa forme finale doit être pris en considération.)

~~4.2. Chaque Membre veillera à ce que les renseignements pour contacter les personnes ou l'entité responsable de la gestion des créances soient affichés à bord.~~

[4.2. Chaque Membre appliquera ses responsabilités au titre de cet instrument de manière à assurer que les navires battant pavillon de tout Etat qui n'a pas ratifié cet instrument ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que les navires battant pavillon de tout Etat qui l'a ratifié.]

4.3. Chaque Membre veillera à ce que, en cas d'abandon, le dispositif de sécurité financière soit appliqué.

[4.4. (Tiré de 7.1) Chaque Membre fournira un certificat pour chaque navire de mer battant son pavillon et engagé dans un voyage international, en vérifiant l'existence d'un dispositif de sécurité financière en cas d'abandon de marins. Il devra être placé très en vue dans le logement des marins.]

[4.5. (Tiré de 8) Chaque Membre veillera à ce que les dispositions concernant la sécurité financière soient respectées en ce qui concerne les marins embarqués sur les navires battant son pavillon en cas d'abandon, quelle qu'en soit la cause.]

*(Position de l'ISF: tenir compte aussi des tiers)*

## 5. Portée des dispositifs de sécurité financière [pour les marins abandonnés]

5.1. Le dispositif de sécurité financière doit pourvoir:

5.1.1. Aux dépenses de rapatriement du marin, qui ne doivent pas être supportées par le marin;

5.1.2. A l'entretien du marin de l'abandon jusqu'à l'arrivée au lieu de rapatriement;

5.1.3. [l'attribution ou le paiement au marin ~~de toutes les~~ des sommes ou prestations dues en vertu de la législation ou du contrat, y compris des salaires échus et des sommes ou prestations dues en vertu du contrat, et]

(Majorité écrasante seulement)

*Position de principe de l'ITF*

*Ne pas inclure du tout – Position de principe de l'ISF*

[5.1.4. Le dispositif de sécurité financière fournira pas moins de ~~[trois]~~[quatre] mois de salaires accumulés. Ces limitations ne s'appliqueront pas, toutefois, pour les autres droits légaux et contractuels en suspens.]

(Majorité écrasante seulement)

~~5.1.4. Paiement aux gens de mer de tous autres frais et dépenses raisonnables survenus pendant la période d'abandon et découlant de cet abandon. (inclus dans l'article 5.3 révisé.)~~

~~5.1.5. [Plafond de responsabilité] **Position de principe de l'ISF à discuter plus en détail lors de la réunion de juillet**~~

5.2. Le dispositif de sécurité financière doit prévoir le rapatriement du marin par des moyens appropriés et rapides, normalement pas avion, ainsi que la nourriture et le logement du départ du navire à l'arrivée au lieu de rapatriement, les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres dépenses ou frais raisonnables résultant de l'abandon.

---

5.3. L'entretien des marins abandonnés ~~devrait inclure~~: une nourriture suffisante, des vêtements, un logement, les soins médicaux nécessaires, et toutes autres dépenses ou frais raisonnables résultant de l'abandon.

5.4. ~~[Le paiement aux gens de mer de toutes les rémunérations en suspens doit inclure les salaires accumulés et les autres droits tels que prévus dans le contrat de travail et/ou par la législation (incorporé en 5.1.3)]~~

*Position de principe de l'ITF. Position de principe de l'ISF à supprimer.*

## 6. Forme du dispositif de sécurité financière

6.1. Le dispositif de sécurité financière peut prendre la forme, entre autres, de régimes de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national, ou d'autres formes de sécurité financière.

6.2. Le dispositif de sécurité financière s'ajoutant aux dispositions du paragraphe 5 prévoira les éléments suivants:

- a) un droit à l'accès direct par le marin au dispositif de sécurité financière;
- b) [une couverture suffisante eu égard aux éléments de l'abandon contenus dans cet instrument type; et]

*Position de principe de l'ITF. Position de l'ISF relative à la clause de limitation ci-dessus: à supprimer.*

- e) ~~l'applicabilité du dispositif de sécurité financière à tous les gens de mer indépendamment de leur nationalité. (Reconnaître que cela pourrait ne pas être nécessaire en cas de couverture par la CTM)~~

## 7. Certificats

~~7.1. Chaque Membre doit fournir un certificat pour chaque bateau navigant battant son pavillon et engagé dans un voyage international, qui vérifie l'existence d'un dispositif de sécurité financière en cas d'abandon de marins. Il doit être affiché dans un endroit en évidence dans le logement des marins.~~

~~7.2. Lorsque plus d'un certificat est nécessaire pour couvrir tous les marins à bord d'un navire, tous ces certificats devraient être exposés.~~

7.3. Au minimum, le certificat imposé par cet instrument devra inclure:

7.3.1. Le nom du navire;

7.3.2. Le port d'enregistrement du navire;

7.3.3. Le signe d'appel du navire;

7.3.4. Le numéro OMI du navire;

7.3.5. Le nom et l'adresse du prestataire de la sécurité financière;

~~7.3.6. Lieu d'activité du prestataire de sécurité financière; Renseignements pour contacter la personne ou l'entité chargée de s'occuper des créances;~~

7.3.7. Le nom de l'armateur;

7.3.8. La période de validité de la sécurité financière; et

7.3.9. Une attestation que la sécurité financière répond aux conditions de cette norme.

~~[7.2. Lorsque plus d'un certificat est demandé pour couvrir tous les marins à bord d'un navire, tous ces certificats devraient être affichés.] (Le Secrétariat de l'OMI doit examiner les instruments en vigueur pouvant fournir une terminologie pour faire face à la situation où un certificat est retiré ou sinon devient caduc.)~~

~~[7.4. Une copie du certificat devra être fournie à l'Etat du port sur demande. aux fins de les informer que les gens de mer bénéficient d'un dispositif de sécurité financière couvrant leur entretien, leur rapatriement [et le paiement des rémunérations en suspens].]~~

---

*(Position de l'ISF à revoir là où elle est placée le cas échéant, et voir aussi la suppression de la référence au paiement des rémunérations en suspens)*

~~8.(Déplacé à 4.5) Chaque Membre veiller à ce que les dispositions relatives à la sécurité financière soient respectées eu égard aux marins en cas d'abandon quelle qu'en soit la cause.~~

*(Position de l'ISF: tenir compte aussi des tiers)*

---

## Annexe II

### **Idées préliminaires sur le texte relatif à la fourniture d'une sécurité financière en cas de lésions corporelles et de décès des gens de mer émanant du groupe de travail informel du groupe gouvernemental (22 juillet 2008)**

#### **1. Règle 4.2 – Responsabilité de l'armateur**

*Objet:* Faire en sorte que les gens de mer soient protégés des conséquences financières de la maladie, des lésions corporelles ou du décès survenant en relation avec leur emploi.

1. Chaque Membre fera en sorte que des mesures, en conformité avec le code, soient mises en place dans les navires battant son pavillon afin d'assurer aux marins employés sur les navires un droit à une assistance et à un soutien matériels de l'armateur eu égard aux conséquences financières de la maladie, des lésions corporelles ou du décès survenant lorsqu'ils sont employés dans le cadre d'un contrat de travail ou résultant de leur emploi au titre de ce contrat.

2. Cette règle ne porte atteinte à aucun moyen de recours dont un marin pourrait disposer.

#### **2. Norme A4.2 – Responsabilité de l'armateur**

1. Chaque Membre adoptera des lois et règlements faisant obligation aux armateurs des navires battant son pavillon d'assumer la responsabilité de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les marins à bord des navires conformément aux normes minimales suivantes:

- a) les armateurs seront tenus de supporter les dépenses des marins travaillant sur leurs navires eu égard à la maladie et aux lésions corporelles des marins survenant entre leur date d'entrée en fonction et la date à laquelle ils sont dûment rapatriés, ou résultant de leur emploi entre ces deux dates;
- b) [les armateurs fourniront une sécurité financière pour assurer une indemnisation en cas de décès ou d'invalidité de longue durée des marins résultant d'un accident, d'une maladie ou d'un risque professionnels, tel que fixé par la législation nationale, le contrat de travail des marins ou une convention collective];
- c) les armateurs seront tenus de prendre à leur charge les dépenses de soins médicaux, y compris les traitements médicaux et la fourniture des médicaments et appareils thérapeutiques nécessaires, et les frais de pension hors de chez lui jusqu'à ce que le marin soit rétabli de sa maladie ou de son accident, ou jusqu'à ce que la maladie ou l'incapacité soit déclarée de nature permanente; et
- d) les armateurs seront tenus de payer le coût des frais d'obsèques en cas de décès survenant à bord ou à terre pendant la période d'engagement.

2. Sous réserve des dispositions établies dans la norme A4.2.1, le paiement de l'indemnisation sera effectué rapidement et en totalité. Aucune partie n'exercera de pression sur une autre partie pour accepter un paiement. Lorsque le degré des lésions corporelles n'est pas pleinement établi, l'armateur effectuera, au minimum, un paiement provisoire au marin pour lui éviter de se retrouver indûment dans une situation difficile.

*2 bis.* Réserve faite des lois et règlements nationaux de chaque Membre, les parties concernées par le paiement d'une créance contractuelle pourront utiliser le formulaire modèle de reçu et de décharge prévu par la résolution A.931(22) de l'Assemblée de l'OMI relative aux créances des gens de mer en cas de lésions corporelles ou de décès adoptée le 29 novembre 2001.

3. Les lois ou règlements nationaux pourront limiter la responsabilité de l'armateur de prendre à sa charge les dépenses de soins médicaux et les frais de pension à une période qui ne sera pas inférieure à seize semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

---

4. Lorsque la maladie ou les lésions corporelles entraînent une incapacité de travail, l'armateur sera tenu de:

- a) payer intégralement les salaires aussi longtemps que les marins malades ou blessés demeurent à bord ou jusqu'à ce que les marins aient été rapatriés conformément à cette convention; et
- b) payer les salaires intégralement ou en partie tel que prescrit par les lois ou règlements nationaux ou tel que prévu par les conventions collectives à partir du moment où les marins sont rapatriés ou débarqués jusqu'à leur rétablissement ou, si cela se produit plus rapidement, jusqu'à ce qu'ils aient droit à des prestations en espèces au titre de la législation du membre concerné.

5. Les lois ou réglementations nationales pourront limiter la responsabilité de l'armateur à payer les salaires intégralement ou en partie dans le cas où un marin n'est plus à bord à une période qui ne sera pas inférieure à seize semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

6. Les lois ou règlements nationaux pourront exclure la responsabilité de l'armateur en cas de:

- a) lésions corporelles survenues en dehors de ses activités sur le navire;
- b) lésions corporelles ou maladie dues à la faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé; et
- c) maladie ou infirmité intentionnellement cachée lors de la conclusion de l'engagement.

7. Les lois ou règlements nationaux pourront exempter l'armateur de sa responsabilité à prendre en charge les dépenses et soins médicaux, les frais de pension et les frais d'obsèques dès lors que cette responsabilité est assumée par les pouvoirs publics.

8. Les armateurs ou leurs représentants prendront des mesures pour sauvegarder les biens laissés à bord par les marins malades, blessés ou décédés et pour les restituer à eux ou à leurs héritiers légitimes.

9. Les armateurs afficheront à bord un certificat ou des certificats délivré(s) par le prestataire ou les prestataires d'une sécurité financière, qui seront placés bien en vue dans le logement des marins.

10. Chaque Membre fera en sorte de disposer de procédures loyales et efficaces pour le règlement des conflits.

[11.] L'assurance prévoira le paiement de toutes les créances survenues pendant la période de validité du certificat.

*Note A: Les dispositions d'assurance obligatoire nécessitent un nouvel examen (par exemple, mesures directes, la délivrance des certificats, leur expiration, annulation ou abandon).*

*Note B: Le groupe de travail est invité à examiner l'applicabilité des dispositions relatives aux délais.*

*Note C: Le groupe informel n'a pas examiné s'il était approprié d'examiner ce texte dans le contexte de la CTM ou s'il devait prendre la forme d'un instrument autonome.*

### **3. Directive B4.2 – Responsabilité des armateurs**

#### **Directive B4.2.1 – Responsabilité des armateurs**

1. Le paiement intégral des salaires imposé par la norme A4.2, paragraphe 4 a), pourra être exclusif des primes.

2. Les lois ou règlements nationaux pourront prévoir qu'un armateur cessera d'être tenu de supporter les coûts d'un marin malade ou blessé à partir du moment où le marin pourra prétendre à des prestations médicales au titre d'un régime d'assurance maladie obligatoire, d'assurance obligatoire contre les accidents ou d'indemnisation des accidents du travail.

3. Les lois ou règlements nationaux pourront prévoir que les frais d'obsèques payés par l'armateur seront remboursés par un organisme d'assurance dans les cas où une indemnité funéraire est payable pour le marin décédé en vertu des lois et règlements relatifs à l'assurance sociale ou à la réparation des accidents du travail.



---

4. Le marin devra recevoir une notification préalable de l'armateur si la sécurité financière applicable sur le navire devait être annulée ou devra être informé immédiatement de son non-renouvellement.

5. Les parties concernées par le paiement d'une créance contractuelle pourront utiliser le formulaire modèle de reçu et de décharge joint en annexe à cette convention.

#### **4. Directive B4.2.2 – Certificats**

1. Au minimum, le certificat imposé par la norme A4.2, paragraphe 9, devra inclure:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'enregistrement du navire;
- c) le signe d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom du prestataire de la sécurité financière;
- f) l'adresse professionnelle du prestataire de la sécurité financière;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la période de validité de la sécurité financière; et
- i) une attestation du prestataire de la sécurité financière que le dispositif remplit les conditions fixées par la norme A4.2.

---

## **Annexe III**

### **List of participants**

### **Liste des participants**

### **Lista de participantes**

Chairperson

Président

Presidente

M. Jean-Marc Schindler, Directeur du bureau d'enquêtes sur les événements de mer, ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, MEDAD, France

Experts nominated by Governments  
Experts désignés par les gouvernements  
Expertos designados por los gobiernos

#### **CYPRUS CHYPRE CHIPRE**

Mr A. Constantinou, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

#### **FRANCE FRANCIA**

M<sup>me</sup> Catherine Blot, Legal Adviser, French Government Directorate of Maritime Affairs, Paris

M. Fabien Joret, Mission Flotte de Commerce, Direction des affaires maritimes, ministère chargé des transports, La Défense

#### **GHANA**

Mr Ben Owusu-Mensah, Director-General, Ghana Ports, Tema

Ms M.A. Campbell, General Manager – Legal, Ghana Ports and Harbours Authority, Tema

Ms C. Erzuah, Director, Human Resource MGT, Ministry of Harbours and Railways

Mr S. Quaye, Deputy Director, Maritime Services Division, Ghana Maritime Authority

#### **GREECE GRÈCE GRECIA**

Mr Nikolaos Isakoglou, Lieutenant Commander of HCG, Hellenic Ministry of Mercantile Marine, the Aegean and Island Policy, Athens

#### **KOREA, REPUBLIC OF CORÉE, RÉPUBLIQUE DE COREA, REPÚBLICA DE**

Mr Chang Kyun Kim, Resident Representative to IMO, Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs

Mr Sang Pyo Hong, Deputy Director, Seafarers and Labor Policy Division, Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs

---

*Advisers*

Mr Yeong Woo Jeon, Professor, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology

Mr Sae-hyun Kim, Manager, Korean Shipowners' Association

**PHILIPPINES FILIPINAS**

Mr Manuel G. Imson, Under-Secretary, Department of Labor and Employment, Labor Attaché, Philippines Mission to the UN and other international organizations

Mr Noriel P. Devanadera, Deputy Administrator, Overseas Workers' Welfare Administration and Acting Executive Director, Maritime Training Office

Mr Ramon T. Tionloc, Jr, Labor Attaché, Department of Labor and Employment, Philippines Overseas Labor Office, Embassy of the Philippines

Mr M. Portus, Office-in-Charge, Maritime Legal Affairs, Maritime Industry Authority

**UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

Mr David Best, Senior Policy Adviser, Department for Transport, London

Mr David Bolomini, Head of the United Kingdom delegation, Department for Transport, London

**UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS**

Captain Charles Michel, Chief, Office of Maritime and International Law, United States Coast Guard, Washington, DC

Mr Charles Darr, Attorney Adviser, Office of the Maritime and International Law, United States Coast Guard

*Advisers*

Mr Patrick Bonner, Vice-President, Maritime Law Association, Freehil Hogan and Mahar LLP, New York

Mr William Eglinton, Adviser, Seafarers International Union, Maryland

Mr Douglas Stevenson, Director, Center for Seafarers' Rights, Seamen's Church Institute of New York and New Jersey, New York

**Observers nominated by Governments**

**Observateurs désignés par les gouvernements**

**Observadores designados por los gobiernos**

**BAHAMAS**

Captain Doug Bell, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority

**BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA**

Mr Johan Van Steen, Legal Adviser, Federal Public Service Mobility & Transport, Directorate General Maritime Transport

**CHINA CHINE**

Mr Bo Li, Director Assistant, Officer of Department of Seafarers, Tianjin Maritime Safety Administration, P.R.China

Mr Lu Wang, Deputy Director, Maritime Safety Administration, P.R.China

---

**DENMARK DANEMARK DINAMARCA**

Mr Jan Gabrielsen, Head of Division, Danish Maritime Authority, Copenhagen

**IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'  
IRÁN, REPÚBLICA ISLAMICA DEL**

Mr Abbas Tavazonizadeh, Legal Adviser, Ports and Shipping Organization of Iran

**MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL LAS ISLAS MARSHALL**

Ms Angela Plott, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Office of the Maritime Administrator, Reston

**MEXICO MEXIQUE MÉXICO**

Sr. Luis Ignacio Muriel Del Castillo, First Secretary, Mexican Embassy

Sr. F. Riverris, DGAMM

**NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS**

Ms Ingeborg Van Gasteren, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Civil Aviation and Freight Transport

**NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

Ms Unn Caroline Lem, Senior Adviser, the Norwegian Maritime Directorate, Haugesund

Mr Haakon Storhaug, Senior Adviser, the Norwegian Maritime Directorate, Haugesund

**PANAMA PANAMÁ**

Sra. Giovanna Villamonte Santos, Subjefa, Departamento de Asuntos Laborales Marítimos de la Autoridad Marítima de Panamá

**Shipowner representatives**

**Représentants des armateurs**

**Representantes de los armadores**

Ms Natalie Shaw, Secretary of the Shipowners' group, ILO, International Shipping Federation, London

Mr Tim Springett, International Shipping Federation, London

Ms Edith Midelfart, International Shipping Federation, London

Mr Ment Van Der Zwan, Policy Adviser, Pelagic Freezer Trawler Association

Mr James Hudson, National Federation of Fishermen's Organisation (NFFO), fishing vessel owner representative

**Seafarer representatives**

**Représentants des gens de mer**

**Representantes de la gente de mar**

Mr Jon Whitlow, Secretary of the Seafarers' group to the Joint Maritime Commission, International Transport Workers' Federation, London

Mr Agis Tselentis, Director, Department of International Relations, Pan-Hellenic Seamen's Federation, Piraeus

---

Mr Jesus. Sale, International Transport Workers' Federation, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines Seamen's Centre

Ms Estelle Brentnall, Assistant Secretary, Legal Department, International Transport Workers' Federation, London

Mr Sigis Buckman, General Secretary, Ghana Merchant Navy Officers' Association, Tema

Ms Katie Higginbottom, International Transport Workers' Federation, ITF House, London

Mr Brian Orrell, General Secretary, Nautilus, London

**Representatives of non-governmental international organizations**  
**Représentants d'organisations internationales non gouvernementales**  
**Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales**

**International Trade Union Confederation (ITUC)**

Ms Raquel Gonzalez, Assistant Director, ITUC, Geneva

**International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)**

Mr Mark Dickinson, Vice-President, International Federation of Shipmasters' Associations, London

**International Group of P&I Clubs**

Mr Hugh Hurst, Legal Adviser, International Group of P&I Clubs, London

Mr David Baker, Policy Adviser, International Group of P&I Clubs, London

**International Ship Suppliers Association (ISSA)**

Mr Spencer Eade, Secretary-General, International Ship Suppliers Association, London

**Secretariat of the meeting**

**International Maritime Organization**

Mr Gaetano Librando, Deputy Director, Head, Treaties and Rules Section, Legal Affairs and External Relations Division, International Maritime Organization, London

**International Labour Office**

Ms Cleopatra Doumbia-Henry, Director, International Labour Standards Department

Ms Elizabeth Tinoco, Chief, Sectoral Activities Branch

Mr Dani Appave, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

Mr Brandt Wagner, Senior Maritime Specialist, Sectoral Activities Branch

Mr Joachim Grimsmann, Coordinator – Maritime Team, International Labour Standards Department

Ms Christine Bader, Legal Officer, International Labour Standards Department

Mr Timo Knäbe, Associate Expert, International Labour Standards Department

Mr Woon-Yul Oh, Associate Expert, Sectoral Activities Branch

Ms Susan McCrory, Senior Legal Specialist, JUR Office of the Legal Adviser