

PTMC/04/1

Convention du travail maritime consolidée

Projet recommandé

Conférence technique maritime préparatoire

Genève, 13-24 septembre 2004

ISBN 92-2-215811-3

Première édition 2004

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse.

Mis en pages par TTF: réf. PTMC-2004-04-0062-01

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
Projet recommandé de convention consolidée sur le travail maritime	1
Préambule.....	1
Obligations générales	2
Article I	2
Définitions et champ d'application	2
Article II	2
Principes et droits fondamentaux	4
Article III.....	4
Droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer	5
Article IV	5
Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions	5
Article V.....	5
Réglementations et parties A et B du code.....	6
Article VI	6
[Consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer]	7
Article VII	7
Entrée en vigueur	7
Article VIII.....	7
Dénonciation	8
Article IX	8
Effet de l'entrée en vigueur	8
Article X.....	8
Fonctions de dépositaire.....	9
Article XI	9
Article XII	10
Commission tripartite spéciale	10
Article XIII.....	10
Amendement à la présente convention.....	10
Article XIV	10
Amendements au code.....	11
Article XV	11
Textes faisant foi	13
Article XVI	13
Note explicative sur les réglementations et le code de la convention du travail maritime.....	14

Titre 1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire.....	17
Réglementation 1.1 – Age minimum	17
Réglementation 1.2 – Certificat médical.....	18
Réglementation 1.3 – Formation et qualifications	19
Réglementation 1.4 – Recrutement et placement.....	21
Réglementation 1.5 – Pièce d'identité des gens de mer	25
Titre 2. Conditions d'emploi	27
Réglementation 2.1 – Contrat d'engagement maritime	27
Réglementation 2.2 – Salaires.....	29
Réglementation 2.3 – Durée du travail ou du repos	33
Réglementation 2.4 – Droit à un congé.....	36
Réglementation 2.5 – Rapatriement.....	38
Réglementation 2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de naufrage ou de perte du navire.....	42
Réglementation 2.7 – Effectifs.....	42
Réglementation 2.8 – [Continuité] [Organisation des carrières et régularité] de l'emploi dans le secteur maritime	43
Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table.....	45
Réglementation 3.1 – Logement et loisirs.....	45
Réglementation 3.2 – Alimentation et service de table.....	55
Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale	59
Réglementation 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre	59
Réglementation 4.2 – Responsabilité des armateurs.....	64
Réglementation 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents	66
Réglementation 4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre	76
Réglementation 4.5 – Sécurité sociale	80
Titre 5. Respect et mise en application des dispositions	83
Réglementation 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon.....	83
Réglementation 5.1.1 – Principes généraux.....	83
Réglementation 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus	84
Réglementation 5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail	86
Réglementation 5.1.4 – Inspection et mise en application.....	90
Réglementation 5.1.5 – Procédures de plainte à bord.....	94
Réglementation 5.1.6 – Accidents maritimes.....	96
Réglementation 5.2 – Responsabilités de l'Etat du port	96
Réglementation 5.2.1 – Inspections dans le port.....	97
Réglementation 5.2.2 – Procédures de traitement des plaintes à terre	100
Réglementation 5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre	101
Annexes A5-I à A5-III	101
Annexe B5-I	112

Projet recommandé de convention consolidée sur le travail maritime

Préambule

(Voir commentaire 1)

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le ... 2005 en sa ... session;

Désireuse de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, notamment:

- a) la convention sur le travail forcé, 1930;
- b) la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;
- c) la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- d) la convention sur l'égalité de rémunération, 1951;
- e) la convention sur l'abolition du travail forcé, 1957;
- f) la convention concernant la discrimination (emploi et profession), 1958;
- g) la convention sur l'âge minimum, 1973, et
- h) la convention sur les pires formes de travail des enfants, 1999;

Consciente que l'Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des conditions de travail décentes;

Consciente également que les gens de mer peuvent se prévaloir des dispositions d'autres instruments de l'OIT et doivent jouir des libertés et droits fondamentaux reconnus à toutes les personnes;

Considérant que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière;

Tenant compte également des normes internationales sur la sécurité des navires, la sécurité des personnes et la qualité de la gestion des navires édictées dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et dans la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée, ainsi que des prescriptions relatives à la formation et aux compétences requises des gens de mer en matière de sécurité qui figurent dans la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée;

Rappelant que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 établit un cadre juridique général régissant l'ensemble des activités sur les mers et les océans,

qu'elle revêt une importance stratégique comme base de l'action et de la coopération nationales, régionales et mondiales dans le secteur maritime et que son intégrité doit être préservée;

Rappelant l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 qui définit les devoirs et les obligations incombant à l'Etat du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires {ainsi que l'article 217 qui énonce ses obligations quant à l'application effective des mesures qu'il est tenu de prendre};

Rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail qui dispose que l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence, ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront en aucun cas être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation;

Déterminée à faire en sorte que ce nouvel instrument soit conçu de manière à recueillir la plus large adhésion possible auprès des gouvernements, des armateurs et des gens de mer attachés aux principes du travail décent, qu'il soit facile à mettre à jour et qu'il puisse être mis en application de manière effective;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à l'élaboration d'un tel instrument, question qui constitue le ... point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

Adopte, ce ... jour de ... deux mille cinq, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention du travail maritime, 2005.

Obligations générales

Article I

(Voir commentaire 2)

1. Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à donner plein effet à ses dispositions conformément aux prescriptions de l'article VI afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent.

2. Les Membres coopéreront entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la présente convention.

Définitions et champ d'application

Article II

(Voir commentaire 3)

1. Aux fins de la présente convention, et sauf stipulation contraire dans telle ou telle de ses dispositions:

a) *autorité compétente* désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, des arrêtés ou des directives ayant force

obligatoire dans le domaine visé par la disposition en question et à les faire appliquer; (C179, C180, R187)

- b) *déclaration de conformité du travail* désigne la déclaration visée au paragraphe 2 de la réglementation 5.1.3;
- c) *jauge brute* désigne le tonnage brut d'un navire mesuré *conformément* aux dispositions pertinentes de l'annexe 1 à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée; (Groupe de haut niveau, 3^e réunion, Commission paritaire maritime, 29^e session, résolution)
- d) *certificat de travail maritime* désigne un document valide correspondant au certificat de travail maritime visé au paragraphe 1 de la réglementation 5.1.3;
- e) {prescriptions de la présente convention renvoie aux prescriptions des articles, des réglementations et de la partie A du code qui font partie de la présente convention;}
- f) *gens de mer ou marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique; (définition provisoire, C185 modifiée, C180+C164 avec modifications, C166, C178+C179+C73A2/1)
- g) *contrat d'engagement maritime* renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage;
- h) *service de recrutement et de placement des gens de mer* désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'employeurs ou de leur placement auprès d'employeurs; (C179A1/1b) modifié)
- i) *navire* désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement *dans* les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire; (STCW modifiée)
- j) *armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou *personne*, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire ou une autre entité ou personne 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 aux armateurs aux termes de la présente convention; (C179A1/1c) modifié; ISM, réglementation 1, paragr. 2 modifié)

2. Sauf stipulation contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les gens de mer.

3. Si, aux fins de la présente convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes à la catégorie des gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés.

4. La présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées, normalement affectés à la navigation maritime commerciale (C7, C8, C15, C16, C22, C23, C58), à l'exception:

- a) [des navires d'une jauge brute inférieure à {} tonnes;]
- b) des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue;

-
- c) des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques;
 - d) des plates-formes de prospection ou d'extraction pétrolière [quand elles ne sont pas utilisées pour la navigation]. (C147A1/4c) modifié)

5. Si l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. (C147 modifiée, C180A1/3, C178A1/7d))

6. [Tout Membre peut, [en] [après] consultation [des représentants] des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées [sur son territoire], exclure du champ d'application de la présente convention les navires ne naviguant pas hors de ses eaux territoriales, sous réserve que les droits fondamentaux des gens de mer visés à l'article III [et leurs droits en matière d'emploi et droits sociaux visés aux paragraphes 1 à 4 de l'article IV] soient protégés par la législation nationale. (Groupe de haut niveau, 3^e réunion, proposition).]

7. Toute exemption ou exclusion opérée par un Membre en application des paragraphes 3, 5 ou 6 du présent article doit être signalée dans les rapports qu'il doit soumettre au Bureau international du Travail au titre de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

8. S'agissant du présent instrument, le terme «convention» désigne également, sauf stipulation contraire expresse, les réglementations et le code.

Principes et droits fondamentaux

Article III

(Voir commentaire 4)

[Tous les Membres réaffirment leur engagement de respecter, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:

- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
- c) l'abolition effective du travail des enfants;
- d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession,
- e) tels qu'ils sont énoncés dans la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998.]

* * *

(Variante)

1. [Tous les Membres comprennent et reconnaissent que les droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer, énoncés à l'article IV ci-après, ne peuvent véritablement se concrétiser que dans un contexte dans lequel les principes et droits fondamentaux au travail suivants sont respectés, promus et réalisés pour tous les gens de mer:

-
- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
 - b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
 - c) l'abolition effective du travail des enfants;
 - d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

2. En conséquence, chaque Membre doit vérifier que les dispositions de sa législation équivalent en substance aux dispositions contenues dans les conventions énonçant les principes et droits fondamentaux indiqués dans le présent article, pour autant qu'il n'est pas autrement tenu de donner effet à ces conventions.]

Droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer

Article IV

(Voir commentaire 4)

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.
2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.
3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.
4. Tous les gens de mer ont droit à une protection de leur santé et de leur bien-être et autres formes de protection sociale.
5. Tout Membre doit veiller, dans les limites de sa compétence juridictionnelle, à ce que les droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer, tels qu'ils sont énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés, conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres dispositions.

Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions

Article V

(Voir commentaire 5)

1. Tout Membre appliquera et fera respecter les lois, règlements et autres dispositions qu'il aura adoptés afin de s'acquitter des obligations contractées aux termes de la présente convention en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa compétence.
2. A cet effet, tout Membre exercera une compétence et un contrôle effectifs sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à garantir le respect des normes énoncées dans la présente convention, notamment en prévoyant la conduite

d'inspections régulières, l'établissement de rapports, la mise en œuvre de mesures de suivi et l'engagement de poursuites, conformément à la législation applicable.

3. Tout Membre veillera à ce que les navires battant son pavillon soient en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail, comme le prescrit la présente convention.

4. Conformément au droit international, tout navire auquel la présente convention s'applique peut faire l'objet de la part d'un Membre dont il ne bat pas le pavillon, lorsqu'il se trouve dans l'un de ses ports, d'une inspection visant à vérifier que les normes prescrites dans la présente convention sont bien respectées.

5. Tout Membre doit exercer une compétence et un contrôle effectifs sur les services de recrutement et de placement des gens de mer éventuellement établis sur son territoire.

6. Les membres doivent interdire toute violation des prescriptions de la présente convention et doivent, conformément au droit international, établir des sanctions ou exiger l'adoption de mesures correctives en vertu de leur législation, de manière à décourager toute violation [où qu'elle se produise]. (C180A15 modifié; MARPOL73, article 4 modifié, C178A7 modifié)

7. Les Membres mettront en œuvre leurs engagements contractés aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon d'Etats ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon d'Etats l'ayant ratifiée. (SOLAS, protocole, 1998, article 1, paragraphe 3 modifié; STCW, 78, telle que modifiée, article X, paragraphe 5)

Réglementations et parties A et B du code

Article VI

(Voir commentaire 6)

1. Les réglementations et les dispositions de la partie A du code ont force obligatoire pour les Membres. Les dispositions de la partie B du code n'ont pas force obligatoire.

2. Les Membres s'engagent à respecter les principes et droits énoncés dans les réglementations et à appliquer chacune d'entre elles de la manière indiquée dans les dispositions correspondantes de la partie A du code. En outre, ils doivent dûment envisager de s'acquitter de leurs obligations de la manière prescrite dans la partie B du code.

3. Un Membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les principes et droits de la manière indiquée dans la partie A du code peut, sauf disposition contraire expresse de la présente convention, en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes en substance aux dispositions de la partie A.

4. [Sous réserve des indications pouvant figurer dans le code concernant des dispositions particulières, une loi, un règlement, une convention collective ou toute autre mesure d'application sera, aux fins des dispositions du paragraphe 3, considéré comme équivalant en substance à une disposition de la présente convention:]

a) s'il favorise la pleine réalisation de l'objectif ou du but général de cette disposition, et

-
- b) s'il satisfait, sur tous les points importants, aux prescriptions spécifiques de la disposition ou a des effets équivalant à ceux qui résultent du respect de ces prescriptions.]

4. [Sous réserve des indications pouvant figurer dans le code concernant des dispositions particulières, une loi, un règlement, une convention collective ou toute autre mesure d'application sera, aux fins des dispositions du paragraphe 3, et dans le contexte de la présente convention, considéré comme équivalant en substance à une disposition de la présente convention si le Membre vérifie:

- a) qu'il favorise la pleine réalisation de l'objectif ou du but général de cette disposition, et
- b) qu'il équivaut en substance à cette disposition.]

[Consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer

Article VII

(Voir commentaire 7)

Les dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre, en l'absence de telles organisations représentatives sur son territoire, qu'après consultation avec la commission visée à l'article XIII.]

Entrée en vigueur

Article VIII

(Voir commentaire 8)

1. Les instruments de ratification de la présente convention seront communiqués au Directeur général du Bureau international du Travail qui les enregistrera. (C147A5)

2. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont les instruments de ratification auront été enregistrés par le Directeur général.

3. Elle entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle les instruments de ratification d'au moins {10} {25} Membres représentant au total {25} {50} pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale auront été enregistrés.

4. La présente convention entrera ensuite en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date d'enregistrement de son instrument de ratification. (C147A6)

Dénonciation

Article IX

(Voir commentaire 9)

1. Tout Membre peut dénoncer la présente convention à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. Une dénonciation ne prend effet qu'un an après son enregistrement. (C147A7/1)

2. Tout Membre qui ne fera pas usage de la faculté de dénonciation que lui confère le présent article dans l'année qui suit l'expiration du délai de dix ans susvisé sera lié pour une nouvelle période de dix ans et pourra, par la suite, dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article. (C147A7/2)

Effet de l'entrée en vigueur

Article X

(Voir commentaire 10)

1. La présente convention porte révision des conventions suivantes:

{Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920

Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufage), 1920

Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920

Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921

Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1920

Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926

Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936

Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936

Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936

Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936

Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936

Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936

Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage les navires), 1946

Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946

Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946

Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946

Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946

Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946

Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946

Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946

Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949

Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949

Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949

Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958

Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970

Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970

Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976

Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976

Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987

Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987

Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987

Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987

Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996

Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996

Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996

Fonctions de dépositaire

Article XI

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées.

2. Quand les conditions énoncées au paragraphe 1 auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur. (C180A20)

Article XII

1. Conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, des renseignements complets sur tous les instruments de ratification et actes de dénonciation enregistrés par l'Organisation conformément aux dispositions des articles précédents, ainsi que sur les ratifications des amendements visés aux articles XIV ou XV. (C147A9)

Commission tripartite spéciale

Article XIII

(Voir commentaire 11)

1. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suivra en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.

2. Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission sera composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration.

3. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention pourront participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relatives à la convention. Le Conseil d'administration pourra inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.

4. Les droits de vote des représentants des armateurs et des représentants des gens de mer à la commission seront pondérés de façon à garantir que chacun de ces deux groupes possède la moitié des droits de vote dont disposent l'ensemble des gouvernements représentés à la réunion et autorisés à voter.

Amendement à la présente convention

Article XIV

(Voir commentaire 12)

1. Conformément à l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail et aux règles et procédures de l'Organisation relatives à l'adoption des conventions, la Conférence générale peut adopter des amendements à toute disposition de la présente convention. Des amendements au code peuvent par ailleurs être adoptés conformément aux procédures prescrites à l'article XV.

2. Les amendements adoptés en vertu de l'article 19 de la Constitution n'ont force obligatoire que pour les Membres de l'Organisation dont les instruments de ratification ont été enregistrés par le Directeur général du Bureau international du Travail.

3. Le texte desdits amendements est communiqué pour ratification aux Membres dont les instruments de ratification ont été enregistrés avant son adoption.

4. Conformément à l'article 19 de la Constitution, le texte de la convention modifiée est communiqué aux autres Membres de l'Organisation pour ratification.

5. Un amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle ont été enregistrés les instruments de ratification de cet amendement ou, selon le cas, les instruments de ratification de la convention modifiée d'au moins {5} {12} Membres de l'Organisation représentant au total {12,5} {25} pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale.

6. Pour les Membres visés au paragraphe 3, les amendements entrent en vigueur douze mois après la date de leur acceptation, telle qu'indiquée au paragraphe 5, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

7. Pour les autres Membres de l'Organisation, la convention modifiée entre en vigueur douze mois après la date de l'acceptation visée au paragraphe 5, ou douze mois après la date d'enregistrement de l'instrument de ratification, si cette date est postérieure.

8. La présente convention demeure en vigueur dans ses forme et teneur initiales pour les Membres dont les instruments de ratification ont été enregistrés avant l'adoption de l'amendement mais qui n'ont pas ratifié celui-ci.

9. Un Membre ratifiant ultérieurement la convention est lié par tous les amendements entrés en vigueur adoptés avant l'enregistrement de son instrument de ratification, sauf stipulation contraire dans lesdits amendements.

Amendements au code

Article XV

(Voir commentaire 13)

1. Le code peut être modifié soit selon la procédure énoncée à l'article XIV, soit selon la procédure décrite ci-après, sauf stipulation expresse contraire.

2. Un amendement au code peut être proposé au Directeur général par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins {10} gouvernements ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

3. Après avoir vérifié que les propositions d'amendement remplissent ces conditions, le Directeur général les communique sans tarder, avec toute observation ou suggestion qu'il juge opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs propres observations ou suggestions sur ces propositions dans un délai de six mois ou dans le délai (compris entre trois et neuf mois) fixé par le Conseil d'administration.

4. A l'expiration de ce délai, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions éventuellement faites par les Membres, est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté:

-
- a) si la moitié au moins des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée;
 - b) si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement;
 - c) si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer présents à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.

5. Les amendements adoptés conformément aux dispositions du paragraphe précédent sont présentés à la session suivante de la Conférence générale pour approbation. Pour être approuvés, ils doivent recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, les amendements sont renvoyés devant la commission pour un nouvel examen, si celle-ci le souhaite.

6. Le Directeur général notifie les amendements approuvés par la Conférence générale à chacun des Membres dont l'instrument de ratification de la présente convention a déjà été enregistré. Ces Membres sont désignés ci-après comme les «Membres ayant déjà ratifié la convention». La notification qu'ils reçoivent fait référence au présent article et un délai leur est imparti pour communiquer leur désaccord. Ce délai est de deux ans à compter de la date de notification sauf si, lorsqu'elle adopte l'amendement, la Conférence fixe un délai différent qui doit être au minimum d'une année. Une copie de la notification est communiquée pour information aux autres Membres de l'Organisation.

7. Un amendement adopté par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus d'~~{un tiers}~~ des Membres ayant ratifié la convention et représentant ~~{50 pour cent}~~ au moins du tonnage brut de la flotte marchande mondiale expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général. (STCW modifié)

8. Un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur, six mois après la fin du délai fixé, pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe précédent et n'ayant pas retiré ce désaccord. Toutefois,

- a) avant la fin du délai fixé, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général que l'amendement n'entrera en vigueur pour ce qui le concerne que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation;
- b) avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il déroge à l'application de cet amendement pendant une période donnée.

9. Les amendements faisant l'objet de la notification mentionnée au paragraphe 8 a) ci-dessus entrent en vigueur pour le Membre ayant notifié son acceptation six mois après la date à laquelle il a informé le Directeur général qu'il accepte l'amendement ou à la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, si celle-ci est postérieure.

10. La période visée au paragraphe 8 b) ci-dessus ne devra pas dépasser un an à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ni se prolonger au-delà de la période plus longue éventuellement prescrite par la Conférence générale au moment où elle a approuvé l'amendement.

11. Un Membre ayant exprimé son désaccord sur un amendement donné peut se rétracter à tout moment. Si la notification d'une telle rétractation parvient au Directeur général après l'entrée en vigueur dudit amendement, celui-ci entre en vigueur pour le Membre six mois après la date à laquelle ladite notification a été enregistrée.

12. Une fois qu'un amendement est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

13. Un Membre ayant accepté un amendement à la présente convention n'est pas tenu, lorsque celui-ci est entré en vigueur, d'étendre le bénéfice de la convention en ce qui concerne des certificats délivrés à des navires battant le pavillon d'un Membre qui n'est pas lié par ledit amendement et n'a pas introduit de demande de dérogation au titre du paragraphe 8 *b*) ci-dessus, mais seulement dans la mesure où lesdits certificats portent sur des questions couvertes par cet amendement. (SOLAS modifiée, 1974, article VIII(d)(i)(ii))

Textes faisant foi

Article XVI

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi. (C147A12)

Note explicative sur les réglementations et le code de la convention du travail maritime

(Voir commentaire 14)

1. La présente note ne fait pas partie de la convention du travail maritime. Elle vise seulement à en faciliter la lecture.

2. La convention se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles, à savoir les articles, les réglementations et le code.

3. Les articles et les réglementations énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention. Ils ne peuvent être modifiés que par la Conférence générale sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).

4. Le code indique comment les réglementations doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires). Le code peut être modifié suivant la procédure simplifiée décrite à l'article XV de la convention [à une exception près (voir paragraphe 3 du titre 5 de la convention)]. Etant donné qu'il contient des indications détaillées sur la manière dont les dispositions doivent être appliquées, les modifications qui lui seront éventuellement apportées ne devront pas réduire la portée générale des articles et des réglementations.

5. Les dispositions des réglementations et du code sont regroupées sous les cinq titres suivants:

Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires

Titre 2: Conditions d'emploi

Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table

Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale

Titre 5: Respect et mise en application des dispositions

6. Chaque titre contient des groupes de dispositions ayant trait à un principe ou à un droit particulier (ou à une mesure de mise en application pour le titre 5), avec une numérotation correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la réglementation 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l'âge minimum).

7. La convention vise trois objectifs:

- a) établir (dans les articles et réglementations) un ensemble solide de principes et de droits;
- b) laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits;
- c) veiller (titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en œuvre.

8. La souplesse d'application résulte essentiellement de deux éléments. Premièrement, la faculté est donnée à chaque Membre – si nécessaire (art. VI, paragr. 3) – de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code en mettant en œuvre des mesures équivalentes en substance (telles que définies à l'article VI, paragraphe 4).

9. Deuxième élément de souplesse: les prescriptions obligatoires d'un grand nombre des dispositions de la partie A sont énoncées d'une façon plus générale, ce qui laisse une plus grande latitude quant aux mesures précises devant être prises au niveau national. Dans ces cas-là, des orientations pour la mise en application sont données dans la partie B, non obligatoire, du code. Ainsi, les Membres ayant ratifié la convention peuvent vérifier le type de mesures qui peuvent être attendues d'eux en vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A (ainsi que les mesures qui ne seraient pas nécessairement exigées). Par exemple, la norme A4.1, sur les soins médicaux à bord des navires et à terre, prescrit que tous les navires doivent permettre un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires (paragr. 1 b)) et que «tout navire doit avoir une pharmacie de bord» (paragr. 4 b)). Pour s'acquitter en toute bonne foi de cette obligation, il ne suffit manifestement pas d'avoir une pharmacie à bord de chaque navire. Une indication plus précise de ce qui est nécessaire (pour garantir que le contenu de la pharmacie sera correctement stocké, utilisé et entretenu) figure dans le principe directeur B4.1.1 (paragr. 8).

10. Les Membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes directeurs indiqués et, comme il est précisé dans le titre 5 à propos du contrôle par l'Etat du port, les inspections ne viseront que les prescriptions pertinentes (articles, réglementations et normes de la partie A). Toutefois, les Membres sont tenus – aux termes du paragraphe 2 de l'article VI – de dûment envisager de s'acquitter des obligations qui leur incombent au titre de la partie A du code de la manière indiquée dans la partie B. Après avoir dûment étudié les principes directeurs correspondants, ils peuvent décider de prendre des dispositions différentes pour le stockage, l'utilisation et l'entretien du contenu de la pharmacie (pour prendre l'exemple déjà cité). Ceci est acceptable. Toutefois, s'ils suivent les principes directeurs de la partie B, les Membres concernés, de même que les organes chargés de contrôler la mise en application des conventions internationales du travail, peuvent s'assurer sans plus ample examen que les dispositions prises par les Membres montrent qu'ils se sont acquittés de manière adéquate des obligations énoncées dans la partie A.

Titre 1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire

Réglementation 1.1 – Age minimum

(Voir commentaire 15)

Objet: garantir qu'aucune personne ayant moins de l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire

1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être engagée ou employée ou travailler à bord d'un navire.
2. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans. (C180A12 modifié)
3. Un âge minimum supérieur sera exigé dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.1 – Age minimum

1. L'emploi ou l'engagement d'une personne de moins de 16 ans à bord d'un navire est interdit
2. Il est interdit d'employer ou d'engager un marin de moins de 18 ans pour un travail de nuit. Aux fins de la présente norme, le terme «nuit» est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin. (C180A6 modifié)
3. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand:
 - a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou
 - b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.
4. Il est interdit d'affecter des gens de mer de moins de 18 ans à un travail qui est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. (C138A3/1 modifié) Les types d'emploi ou de travail jugés «dangereux» seront déterminés par des normes figurant dans la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables. (C182A4/1 modifié)

(Voir commentaire 16)

Objet: garantir l'aptitude physique de tous les gens de mer

1. Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant son aptitude physique à exercer ses fonctions. (C73A3/1 modifié)
2. Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.2 – Certificat médical

1. L'autorité compétente exigera qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant leur aptitude physique au travail qu'ils accompliront en mer.

2. Pour que les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard au travail qu'ils ont à exécuter, l'autorité compétente déterminera, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et compte dûment tenu des directives internationales applicables mentionnées dans la partie B du code, la nature de l'examen médical et du certificat correspondant. (C73A4/1 modifié)

3. La présente norme s'applique sans préjudice de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille («convention STCW»), telle que modifiée. Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de cette convention sera accepté par l'autorité compétente aux fins de la réglementation 1.2. (C73A3/1 modifié) Un certificat médical conforme dans sa substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par cette convention, sera également accepté.

4. Le certificat médical doit être délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne habilitée par l'autorité compétente à délivrer de tels certificats. (C73A3/1 modifié) Les praticiens doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle dans l'exercice de leurs fonctions en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

5. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer doivent pouvoir se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou un arbitre indépendant. (C73A8)

6. Le certificat médical devrait notamment indiquer que:

- a) l'ouïe et la vue de l'intéressé et, s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, la perception des couleurs sont satisfaisantes; (C73A4/3 a))
- b) l'intéressé n'est atteint d'aucun {problème médical} de nature à être aggravé par le service en mer, ou qui le rend impropre à ce service, ou qui comporterait des risques pour la santé d'autres personnes à bord. (C73A4/3 b); annexe C. Directives OIT/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer, 1997)}

7. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des tâches que les gens de mer visés auront à exécuter ou en vertu de la convention STCW:

- a) un certificat médical restera valide pendant {deux ans} au maximum (C73A5/1) à moins que le marin ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an; (C16A2)
- b) {un certificat se rapportant à la perception des couleurs restera valide pendant {six} ans au maximum.} (C73A5/2 modifié)

8. [Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente pourra autoriser une personne à travailler sans certificat médical [jusqu'au prochain port d'escale où elle pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié]. (C73A6 modifié)]

9. Si la période de validité du certificat expire au cours d'un voyage, le certificat restera valide jusqu'à la fin du voyage. (C73A5/3)

Principe directeur B1.2 – Certificat médical

B1.2.1 – Directives internationales

1. Les autorités compétentes, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les représentants des gens de mer et toutes les autres personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité devraient être invités à suivre les Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer, y compris toute version révisée et toutes autres directives internationales applicables adoptées par l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale de la santé.

Réglementation 1.3 – Formation et qualifications

(Voir commentaire 17)

Objet: garantir que les gens de mer sont formés ou qualifiés pour exercer leurs fonctions à bord des navires

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions. (C53A3/1 modifié)

2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires [et s'ils possèdent la formation éventuellement exigée par les prescriptions nationales pour le poste qu'ils occupent à bord des navires].

3. Les brevets et formations conformes aux instruments adoptés par l'Organisation maritime internationale qui sont indiqués dans le code contenu dans la présente convention seront considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2.

Norme A1.3 – Formation et qualifications

1. Les brevets conformes à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle qu'amendée («convention STCW»), seront acceptés par l'autorité compétente aux fins de la réglementation 1.3. Tous les gens de mer doivent avoir suivi une formation de familiarisation conforme aux prescriptions de la convention STCW. Les gens de mer qui, à

bord, sont chargés de tâches déterminées en matière de sécurité ou de prévention de la pollution doivent avoir reçu une instruction ou une formation de base appropriée conformément aux prescriptions du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille («code STCW»).

2. Pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de la réglementation 1.3, un Membre doit veiller à ce que les capitaines, officiers de pont, officiers mécaniciens, opérateurs de radiocommunication, matelots et autres personnels engagés à bord d'un navire satisfassent aux normes de compétence figurant dans les dispositions pertinentes de la convention STCW.

3. Un marin engagé comme matelot qualifié doit être qualifié et considéré comme compétent pour occuper ce poste conformément aux prescriptions énoncées dans la législation du Membre concerné.

4. {L'autorité compétente doit prendre les dispositions nécessaires pour organiser des examens et délivrer des certificats de capacité. (C74A2/1)}

5. Pour obtenir un certificat de capacité, les gens de mer doivent:

- a) avoir au moins 18 ans;
- b) avoir servi en mer comme membre du personnel de pont pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente;
- c) avoir passé avec succès l'examen de capacité prescrit par l'autorité compétente. (C74A2/2)

6. La période minimum de service en mer fixée par l'autorité compétente ne doit pas être inférieure à {trente-six mois}. Toutefois, l'autorité compétente pourra:

- a) admettre, dans le cas des gens de mer ayant servi effectivement en mer {pendant au moins vingt-quatre mois et qui ont suivi avec des résultats satisfaisants un cours de formation dans un établissement agréé, que le temps consacré à ladite formation, ou une partie de ce temps, soit considéré comme période de service en mer;}
- b) permettre, sur leurs bonnes notes de sortie, l'octroi de certificats de matelot qualifié aux élèves de navires-écoles de mer agréés ayant servi dix-huit mois à bord de tels navires. (C74A2/4)

7. L'examen prescrit doit comporter une épreuve pratique des connaissances de matelotage du candidat et de son aptitude à s'acquitter d'une manière efficace de toutes les tâches qui peuvent être exigées d'un matelot qualifié, y compris la manœuvre d'embarcations de sauvetage. Il doit être suffisant pour permettre à un candidat qui en aura subi avec succès les épreuves d'obtenir le brevet prévu au chapitre III, réglementation 10, de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou par les dispositions correspondantes de toute convention subséquente, révisant ou remplaçant la convention susmentionnée, en vigueur dans un territoire déterminé. (C74A2/5)}

8. [Les Membres doivent veiller à ce que les gens de mer qui ont des responsabilités dans l'exploitation des navires battant leur pavillon puissent bénéficier d'une formation initiale [et d'une formation en cours d'emploi] qui leur permette[nt] d'exercer leurs fonctions à bord d'un navire.]

9. [L'autorité compétente doit, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixer des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation

et de formation professionnelles des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation [permanente].]

Principe directeur B1.3 – Formation et qualifications

B1.3.1 – Planification professionnelle
et formation en cours d'emploi

{Tout Membre devrait, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixer des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer qui, à bord, ont une responsabilité dans la sécurité de l'exploitation du navire et de la navigation, y compris en matière de formation [permanente].}

Réglementation 1.4 – Recrutement et placement

(Voir commentaire 18)

Objet: garantir que les gens de mer ont accès à un système efficient et bien réglementé de recrutement et de placement des gens de mer

1. Tous les gens de mer doivent pouvoir compter sur un système efficient, adéquat et transparent pour trouver gratuitement un emploi à bord d'un navire. (C9A4/1 modifié)
2. Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.
3. [Les Membres doivent exiger que tout service de recrutement et de placement privé qui sert à employer ou engager des gens de mer pour travailler à bord de navires battant leur pavillon soit un service de recrutement et de placement des gens de mer [autorisé] [doté d'une licence] [agréé].]

Norme A1.4 – Recrutement et placement

1. Les Membres qui ont mis en place un service public de recrutement et de placement des gens de mer doivent veiller à ce que ce service soit géré dans les règles de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi, tels qu'ils sont énoncés dans la présente convention.
2. Si des services privés de recrutement et de placement de gens de mer sont établis sur le territoire d'un Membre, ces services ne pourront exercer leur activité qu'en vertu d'un système de licence [et] [ou] d'agrément [normalisé] [ou d'une autre forme de réglementation]. Un tel système ne pourra être établi, modifié ou changé qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement ne devra pas être encouragée. (C179A2/2 modifié)
3. Rien dans la présente norme ou dans la réglementation 1.4 n'a pour effet:
 - a) d'affecter la possibilité pour un Membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier;

-
- b) d'imposer à un Membre l'obligation d'établir sur son territoire un système de gestion des ~~services~~ privés de recrutement et de placement des gens de mer. (C179A2/1 modifié)

4. Tout Membre adoptant le système mentionné au paragraphe 2 doit au minimum, par voie de législation:

- a) interdire aux services de recrutement et de placement des gens de mer d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes pour empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises; (C179A4/2 modifié)
- b) interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, un [document personnel de voyage] , un passeport et le livret professionnel national;
- c) exiger que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire:
- i) tiennent à jour, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire; (C179A5/1 modifié)
 - ii) s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés des droits et obligations énoncés dans leur contrat d'engagement et que les dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'une copie du contrat leur soit remise; (C179A5/2 modifié)
 - iii) s'assurent que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement maritime sont conformes à la législation et aux conventions collectives applicables, si la convention collective est incluse dans le contrat;
 - iv) s'assurent, dans la mesure où cela est réalisable, que l'armateur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger; (C179A4/2)
 - v) examinent toute plainte concernant leurs activités et y répondent et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée; (C179A6/2)
 - vi) transmettent à l'autorité compétente toutes les plaintes concernant les conditions de travail ou de vie à bord des navires qui sont portées à leur attention; (C179A6/3)
 - vii) mettent en place un système de protection, sous forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement {ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime} n'a pas rempli ses obligations à leur égard. (C179A4/2 f))

5. L'autorité compétente devra superviser et contrôler étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire et veiller à ce que les licences [[et] [ou] [agrément] [ou tout autre [contrôle] [autorisation]] permettant de gérer un service privé sur le territoire soient accordées ou renouvelées seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

6. L'autorité compétente doit s'assurer que des mécanismes et procédures appropriés existent en vue, si nécessaire, d'enquêter au sujet des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer, avec le concours, lorsqu'il y a lieu, des représentants des armateurs et des gens de mer. (C179A6/1)

7. Tout Membre qui a ratifié la présente convention informera, dans la mesure du possible, ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié ladite convention, tant qu'il n'est pas établi que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées. Les mesures prises à cet effet par l'Etat qui a ratifié la présente convention ne devront pas être en contradiction avec le principe de la libre circulation des travailleurs stipulé par les traités auxquels les deux Etats peuvent être parties. (C147A3 légèrement modifié)

8. Rien dans la présente norme ne réduit les obligations et responsabilités des armateurs (C179A5/3) [ou d'un Membre en ce qui concerne les navires battant son pavillon].

Principe directeur B1.4 – Recrutement et placement

B1.4.1 – Directives organisationnelles et opérationnelles

1. Dans l'exécution de ses obligations en vertu du paragraphe 1 de la norme A1.4.1, l'autorité compétente devrait envisager de: (R186 modifiée)

- a) prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement des gens de mer, publics ou privés;
- b) prendre en compte, avec la participation des armateurs, des gens de mer et des établissements de formation concernés, les besoins du secteur maritime, aux niveaux national et international, lors de l'élaboration des programmes de formation des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution;
- c) prendre des dispositions appropriées en vue de la coopération des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à l'organisation et au fonctionnement des services publics de recrutement et de placement des gens de mer, là où il en existe;
- d) déterminer, compte dûment tenu du respect de la vie privée et de la nécessité de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les données personnelles sur les gens de mer peuvent être traitées par les services de recrutement et de placement des gens de mer, y compris la collecte, la conservation, le recoupement et la communication de ces données à des tiers;
- e) disposer d'un mécanisme de collecte et d'analyse des informations pertinentes sur le marché du travail maritime, notamment sur l'offre actuelle et prévisible des gens de mer embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualifications, ainsi que sur les besoins du secteur, la collecte de données sur l'âge et le sexe n'étant admissible qu'à des fins statistiques, ou si ces données sont utilisées dans le cadre d'un programme visant à prévenir toute discrimination fondée sur l'âge ou le sexe;

-
- f) veiller à ce que le personnel responsable de la supervision des services publics et privés de recrutement et de placement des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution soit convenablement formé, en ayant acquis notamment une expérience reconnue du service en mer et qu'il possède une connaissance appropriée du secteur maritime, y compris des instruments internationaux maritimes sur la formation, les certificats de capacité et les normes du travail;
 - g) prescrire des normes opérationnelles et adopter des codes de conduite et des pratiques éthiques pour ces services;
 - h) {exercer un contrôle du système de licence [ou] [et] [d'agrément] dans le cadre d'un système de normes de qualité. (R186P1)}

2. Lors de la mise en place du système mentionné au paragraphe 2 de la norme A1.4, les Membres devraient envisager d'exiger des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur leur territoire qu'ils mettent au point et qu'ils appliquent des pratiques de fonctionnement vérifiables concernant les questions énoncées au paragraphe 3 ci-dessous.

3. Ces pratiques de fonctionnement des services privés de recrutement et de placement des gens de mer et, dans la mesure où elles sont applicables, des services publics de recrutement et de placement des gens de mer devraient porter sur les points suivants:

- a) les examens médicaux, les documents d'identité des gens de mer et toutes autres formalités auxquelles ceux-ci doivent satisfaire pour obtenir un emploi; (R186P2)
- b) la tenue, dans le respect de la vie privée et de la confidentialité, de registres complets et détaillés des gens de mer couverts par leur système de recrutement et de placement, lesquels devraient au moins inclure les informations suivantes:
 - i) les qualifications des gens de mer;
 - ii) leurs états de service;
 - iii) les données personnelles pertinentes pour l'emploi;
 - iv) les données médicales pertinentes pour l'emploi;
- c) la tenue à jour de listes des navires auxquels les services de recrutement et de placement fournissent des gens de mer et l'assurance qu'il existe un moyen de contacter ces services à tout moment en cas d'urgence;
- d) des procédures propres à assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer ou leur personnel n'exploitent pas les gens de mer lorsqu'il s'agit d'obtenir un engagement à bord de tel ou tel navire ou dans telle ou telle compagnie;
- e) les procédures propres à parer aux risques d'exploitation des gens de mer pouvant résulter de la remise d'avances sur salaire ou de toute autre transaction conclue entre l'armateur et les gens de mer et traitée par les services de recrutement et de placement;
- f) la nécessité de faire connaître clairement les frais que les gens de mer devront éventuellement prendre à leur charge lors du recrutement;

-
- g) la nécessité de veiller à ce que les gens de mer soient informés de toutes conditions particulières applicables au travail pour lequel ils vont être engagés, ainsi que des politiques adoptées par l'armateur en ce qui concerne leur emploi;
 - h) les procédures établies pour traiter les cas d'incompétence ou d'indiscipline conformément aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationales et, le cas échéant, aux conventions collectives;
 - i) les procédures propres à assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que tous les certificats et documents obligatoires présentés par les gens de mer pour obtenir un emploi sont à jour et n'ont pas été obtenus frauduleusement, et que les références professionnelles des gens de mer sont vérifiées;
 - j) les procédures propres à assurer que les demandes d'informations ou de conseils formulées par les proches des gens de mer lorsque ceux-ci sont embarqués sont traitées sans délai, avec bienveillance et sans frais;
 - k) la vérification que les conditions de travail à bord des navires sur lesquels ils placent des gens de mer sont conformes aux conventions collectives applicables conclues entre un armateur et une organisation représentative des gens de mer, et le principe de ne mettre des gens de mer à la disposition d'employeurs que si ces derniers offrent des conditions d'emploi conformes à la législation ou aux conventions collectives applicables. (R186P3 modifié)

4. Il faudrait s'attacher à encourager la coopération internationale entre les Membres et les organisations intéressées, qui pourrait porter notamment sur:

- a) l'échange systématique d'informations sur le secteur et le marché du travail maritimes, sur une base bilatérale, régionale et multilatérale;
- b) l'échange d'informations sur la législation du travail maritime;
- c) l'harmonisation des politiques, des méthodes de travail et de la législation régissant le recrutement et le placement des gens de mer;
- d) l'amélioration des procédures et des conditions de recrutement et de placement des gens de mer sur le plan international;
- e) la planification de la main-d'œuvre, compte tenu de l'offre et de la demande de gens de mer et des besoins du secteur maritime. (R186P4)

Réglementation 1.5 – {Pièce d'identité des gens de mer}

(Voir commentaire 19)

Objet: garantir que les gens de mer pourront obtenir une pièce d'identité

Tous les gens de mer ont droit à une pièce d'identité spécifique qui facilitera leur accès à des territoires étrangers afin qu'ils puissent y exercer leurs fonctions dans des conditions de travail décentes.

Norme A1.5 – Pièce d'identité des gens de mer

Principe directeur B1.5 – Pièce d'identité des gens de mer}

Titre 2. Conditions d'emploi

Réglementation 2.1 – Contrat d'engagement maritime

(Voir commentaire 20)

Objet: garantir aux gens de mer un contrat d'engagement maritime équitable

1. Les conditions d'emploi d'un marin doivent être définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire. Elles doivent être conformes aux normes énoncées dans le code. (C22A3/6 modifié)

2. Le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer. (C22A3 modifié)

3. Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.

Norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime

1. Les Membres doivent adopter une législation exigeant que les navires qui battent leur pavillon respectent les prescriptions suivantes:

- a) à bord des navires battant leur pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé (ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable) leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente convention;
- b) les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à garantir qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités; (C22A3/1/6 modifié)
- c) l'armateur et le marin doivent détenir l'un et l'autre un exemplaire du contrat d'engagement maritime;
- d) des mesures doivent être prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations.
- e) tout marin doit recevoir un document contenant la mention de ses services à bord du navire. (C22A5/2)

2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention doit être tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants doivent aussi être tenus à disposition en anglais (sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques):

- a) un exemplaire d'un contrat type;

-
- b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'Etat du port conformément aux dispositions de la réglementation 5.2 de la présente convention.

3. Le document mentionné au paragraphe 1 e) ne doit contenir aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. (C22A5/2 modifié) La législation nationale doit déterminer la forme de ce document, les mentions qui doivent y figurer et les conditions dans lesquelles il doit être établi. (C22A5/1)

4. Les Membres doivent adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime (C22A6/3 modifié) régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime doit dans tous les cas comprendre les indications suivantes:

- a) les nom et prénoms du marin, la date de sa naissance ou son âge, ainsi que le lieu de sa naissance;
- b) le nom et l'adresse de l'armateur;
- c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime;
- d) le service auquel le marin doit être affecté;
- e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;
- f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;
- g) le terme et les conditions de la cessation du contrat: (C22A6/10)
 - i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, ce délai ne devant pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;
 - ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration;
 - iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel le marin sera libéré après l'arrivée à destination;
- h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur; [y compris l'indication des dispositions nationales applicables]
- i) le droit du marin à un rapatriement;
- j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu;
- k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer. (C22A6/3 modifié)

5. {Les Membres doivent fixer la durée minimale du préavis qui doit être donné par les gens de mer et par les armateurs, respectivement, pour la dénonciation du contrat d'engagement maritime. Cette durée doit être fixée après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, compte tenu de la nécessité de prévenir le travail forcé et d'assurer la sécurité de l'exploitation des navires. Le préavis doit être donné par écrit.}

6. {Dans le cas des marins, le délai de préavis doit être au minimum de [24 heures] et au maximum de [x jours civils]. Dans le cas de l'armateur, il doit être au minimum de [y jours civils]. La législation nationale ou les conventions collectives applicables définissent les cas dans lesquels il est justifié de mettre un terme à la relation de travail avec un préavis plus court, voire sans préavis. (C22A9/1)}

Principe directeur B2.1 – Contrat d'engagement maritime

B2.1.1 – Etats de service

1. S'agissant des informations devant figurer dans les états de service dont il est question dans la norme A2.1, paragraphe 1e), les Membres devraient veiller à ce que ce document contienne suffisamment d'informations, accompagnées de leur traduction en anglais, pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions que le service en mer requiert à des fins d'avancement ou de promotion. Un livret de débarquement peut satisfaire aux prescriptions de la présente disposition.

Réglementation 2.2 – Salaires

(Voir commentaire 21)

Objet: garantir aux gens de mer une rétribution pour leurs services

Tous les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement.

Norme A2.2 – Salaires

1. Les Membres doivent exiger que les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon soient versées tous les mois ou à d'autres intervalles réguliers appropriés et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables.

2. Les gens de mer doivent recevoir un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distincts de ceux qui avaient été convenus.

3. Les Membres doivent exiger de l'armateur qu'il prenne des mesures, à l'exemple de celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 ci-après, pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs gains à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

4. Les mesures à prendre pour garantir que les gens de mer pourront faire parvenir leurs gains à leurs familles sont notamment les suivantes:

- a) un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;
- b) l'obligation que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

5. Tout frais retenu pour le service visé aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

6. {Les Membres qui adoptent des lois ou règlements régissant les salaires des gens de mer doivent dûment envisager d'appliquer les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.}

Principe directeur B2.2 – Salaires

B2.2.1 – Définitions

1. Aux fins du présent principe directeur:
 - a) l'expression *matelot qualifié* désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par la législation ou la pratique nationale ou en vertu d'une convention collective; (R187P9)
 - b) les termes *salaire* ou *solde de base* désignent la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires;
 - c) l'expression *salaire forfaitaire* désigne un salaire composé de la rémunération de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel;
 - d) l'expression *durée du travail* désigne le temps durant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire;
 - e) l'expression *heures supplémentaires* désigne les heures de travail effectuées en sus de la durée normale du travail; (R187P2)

B2.2.2 – Salaires

1. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées:
 - a) la durée normale du travail à la mer et au port ne devrait pas, aux fins de calcul du salaire, être supérieure à huit heures par jour;
 - b) aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine couverte par le salaire ou la solde de base devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle n'est pas fixée par des conventions collectives; elle ne devrait pas être supérieure à 48 heures; les conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable;
 - c) le taux ou les taux de rémunération des heures supplémentaires, qui devraient dans tous les cas être supérieurs d'au moins 25 pour cent au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par convention collective, selon le cas;
 - d) le capitaine, ou une personne désignée par lui, devrait tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre devrait être élargé par le marin à intervalles réguliers. (R187P3)

2. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire:

- a) le contrat d'engagement maritime devrait spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues en sus du salaire forfaitaire et dans quels cas;
- b) lorsque des heures supplémentaires sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire devrait être supérieur d'au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 1 ci-dessus; le même principe devrait être appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire;
- c) pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 1, la rémunération ne devrait pas être inférieure au salaire minimum applicable;
- d) pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées devraient être tenus et émargés comme prévu au paragraphe 1d). (R187P4)

3. La législation nationale ou les conventions collectives pourraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés seront compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation qu'elles pourraient prévoir. (R187P5)

4. La législation nationale établie après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer ou, selon le cas, les conventions collectives devraient tenir compte des principes suivants:

- a) le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale devrait être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale;
- b) le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord; il faudrait tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié;
- c) les salaires devraient être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement;
- d) à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu;
- e) des sanctions adéquates ou d'autres mesures appropriées devraient être prises par les autorités compétentes à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due;
- f) les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement;

-
- g) sous réserve des dispositions de l'alinéa h), l'armateur ne devrait restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire;
 - h) les retenues sur salaires ne devraient être autorisées que si:
 - i) cela est expressément prévu par la législation nationale ou une convention collective applicable et le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des conditions dans lesquelles ces retenues sont opérées;
 - ii) elles ne dépassent pas au total la limite éventuellement établie par la législation nationale, les conventions collectives ou les décisions judiciaires;
 - i) aucune retenue ne devrait être effectuée sur la rémunération du marin pour l'obtention ou la conservation d'un emploi;
 - j) il devrait être interdit d'imposer aux gens de mer des amendes autres que celles autorisées par la législation nationale, les conventions collectives ou d'autres dispositions;
 - k) l'autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés;
 - l) les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi, dans la mesure où elles ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention n° 173 de l'Organisation internationale du Travail sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992. (R187P6 modifié)

5. Chaque Membre devrait, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toutes questions couvertes par la présente section. (R187P7 modifié)

B2.2.3 – Salaires minima

1. Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, tout Membre devrait établir, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des procédures de fixation des salaires minima pour les gens de mer. Les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient participer au fonctionnement de ces procédures. (R187P8/1)

2. Pour l'établissement de ces procédures et la fixation des salaires minima, il faudrait tenir dûment compte des normes internationales du travail relatives aux salaires minima ainsi que des principes suivants:

- a) le niveau des salaires minima devrait tenir compte de la nature de l'emploi maritime, des effectifs des navires et de la durée normale du travail des gens de mer;
- b) le niveau des salaires minima devrait être ajusté à l'évolution du coût de la vie et des besoins des gens de mer. (R187P8/2)

3. L'autorité compétente devrait s'assurer:

- a) au moyen d'un système de contrôle et de sanctions, que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux établis;

-
- b) que tout marin qui a été rémunéré à un taux inférieur au taux minimum peut recouvrer, par une procédure judiciaire ou autre, accélérée et peu onéreuse, la somme qui lui reste due. (R187P8/3)

B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés

1. Le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Sur décision du Conseil d'administration, le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera toute révision du montant ainsi établi aux Membres de l'Organisation internationale du Travail. (R187P10)

2. Rien dans la présente section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente. (R187P11)

Réglementation 2.3 – Durée du travail ou du repos

(Voir commentaire 22)

Objet: garantir aux gens de mer une durée de travail ou de repos réglementée et un congé suffisant

1. Les Membres doivent veiller à réglementer la durée du travail ou du repos des gens de mer.

2. Les Membres doivent fixer un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code.

3. [La présente réglementation ne s'applique pas aux marins qui occupent des postes tels que celui de capitaine ou de chef mécanicien, dont les horaires de travail et de repos sont nécessairement flexibles.]

Norme A2.3 – Durée du travail ou du repos

1. Aux fins de la présente norme:

- a) l'expression *heures de travail* désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire; (C180A2 b))
- b) l'expression *heures de repos* désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée. (C180A2 c)).

2. Dans les limites indiquées au paragraphe 5 ci-dessous, les Membres doivent fixer soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé durant une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui doit être accordé durant une période donnée. (C180A3)

3. Tout Membre qui ratifie la présente convention reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures, avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant, rien n'empêche un Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une

convention collective qui fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme (C180A4).

4. Pour définir les normes nationales, les Membres doivent prendre en compte les dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire.

5. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:

- a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser 14 heures par période de 24 heures, et 72 heures par période de sept jours; ou
- b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à 10 heures par période de 24 heures, et à 77 heures par période de sept jours; (C180A5/1)
- c) les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures; (C180A5/2)
- d) les appels, exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue; (C180A5/3)
- e) dans les situations où un marin est en période d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, il doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels. (C180A5/4)

6. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne le paragraphe 5 d) ou e) ci-dessus, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux gens de mer un repos suffisant (C180A5/5).

7. Chaque Membre doit exiger que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord, qui doit indiquer pour chaque fonction au moins:

- a) le programme du service à la mer et au port;
- b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans l'Etat Membre. (C180A5/7 modifié)

8. Le tableau visé au paragraphe 7 ci-dessus doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais. (C180A5)

9. Les Membres doivent exiger que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer soient tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des présentes normes. Ces registres doivent suivre un modèle normalisé établi par l'autorité compétente compte tenu des directives disponibles de l'Organisation internationale du Travail ou suivre un modèle normalisé établi par l'Organisation. Ils doivent être dans les langues indiquées au paragraphe 8. Le marin doit recevoir un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin. (C180A8/1)

10. Rien dans la présente norme ne saurait empêcher un Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux dispositions de la présente norme mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux gens de mer de quart ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée. (C180A5/6)

11. Rien dans la présente norme n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate. (C180A7)

12. [Rien dans la présente norme ne saurait empêcher un Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente de fixer des limites différentes, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 ci-dessus, pour les heures de travail et de repos des capitaines et des chefs mécaniciens qui ne sont ordinairement pas de quart.]

Principe directeur B2.3 – Durée du travail ou du repos

B2.3.1 – Jeunes gens de mer

1. En mer comme au port, les dispositions ci-après devraient s'appliquer à tous les gens de mer de moins de 18 ans:

- a) l'horaire de travail des jeunes gens de mer ne devrait pas excéder huit heures par jour ni 40 heures par semaine et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité;
- b) outre le fait qu'une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas, les jeunes gens de mer devraient être assurés de bénéficier d'une pause d'au moins une heure pour prendre leur repas principal;
- c) les jeunes gens de mer devraient bénéficier d'un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures.

2. A titre exceptionnel, les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus pourront ne pas être appliquées:

- a) lorsqu'il n'est pas possible de les concilier avec le service de quart des jeunes gens de mer à la passerelle, aux machines, au service général ou lorsque le travail organisé par équipe ne le permet pas;
- b) lorsque la formation effective des jeunes gens de mer, conforme à des programmes et plans d'études établis, pourrait en être compromise.

3. De telles exceptions devraient être enregistrées, avec indication des motifs, et signées par le capitaine. (R153P4)

4. Le paragraphe 1 ci-dessus ne dispense pas les jeunes gens de mer de l'obligation générale, faite à l'ensemble des gens de mer, de travailler dans toute situation d'urgence, conformément aux dispositions du paragraphe 11 de la norme A2.3. (R153P5)

Réglementation 2.4 – Droit à un congé

(Voir commentaire 23)

Objet: garantir aux gens de mer un congé approprié

1. Les Membres doivent exiger que les gens de mer employés sur des navires battant leur pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du code.

2. Il faut accorder des permissions à terre aux gens de mer en tenant compte de leur santé et de leur bien-être ainsi que des exigences pratiques de leur poste.

Norme A2.4 – Droit à un congé

1. Les Membres doivent adopter une législation qui détermine les normes minimales de congé annuel applicables aux gens de mer engagés sur des navires battant leur pavillon, en tenant dûment compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de congé. (C146A3 modifié)

2. Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul approprié tenant compte des besoins particuliers des gens de mer à cet égard, les congés payés annuels doivent être calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi. Le mode de calcul de la période de service doit être fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays. Les absences du travail justifiées ne doivent pas être comptées comme congé annuel. (C146A5 et 6 modifié)

3. Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini dans la présente norme, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, sera interdit. (C146A11 modifié)

Principe directeur B2.4 – Droit à un congé

B2.4.1 – Calcul des droits

1. Dans des conditions à déterminer par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays, le service effectué en dehors du contrat d'engagement maritime devrait être compté dans la période de service. (C146A5/2)

2. Dans des conditions à déterminer par l'autorité compétente ou fixées dans une convention collective applicable, les absences du travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs indépendants de la volonté des gens de mer intéressés, telles que les absences dues à une maladie, à un accident ou à une maternité, devraient être comptées dans la période de service. (C146A5/3)

3. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel devrait être celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable. (C146A7/1 modifié) Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'un an ou de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé doit être calculée au prorata. (basé sur C146A4/1)

4. Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel:

-
- a) les jours fériés officiels ou coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel;
 - b) les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies, d'accidents ou de maternité, dans les conditions à déterminer par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays;
 - c) les autorisations temporaires d'absence à terre accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement;
 - d) les congés compensatoires de toute nature, dans des conditions à déterminer par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays. (C146A6)

B2.4.2 – Prise du congé annuel

1. L'époque à laquelle le congé sera pris devrait être déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire, par convention collective, par sentence arbitrale ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale. (C146A10/1 modifié)

2. Les gens de mer devraient en principe être autorisés à prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général dans le lieu vers lequel ils ont droit d'être rapatriés. Les gens de mer ne devraient pas être tenus, sans leur consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime ou de la législation nationale. (C146A10/2 modifié)

3. Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 1 ci-dessus devraient avoir droit au transport gratuit jusqu'au lieu d'engagement ou au lieu de recrutement, suivant celui qui est le plus proche de leur domicile; leur entretien pendant ce voyage et les frais en rapport direct avec ce voyage devraient être à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne devrait pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû. (C146A10/3)

4. Les gens de mer en congé annuel ne devraient être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord. (C146A12 modifié)

B2.4.3 – Fractionnement et cumul

1. Le fractionnement du congé payé annuel ou le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur pourra être autorisé par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays. (C146A8/1)

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, et à moins qu'il n'en soit convenu autrement par un accord liant l'armateur et les gens de mer intéressés, le congé payé annuel recommandé dans le présent principe directeur devrait consister en une période ininterrompue. (C146A8/2)

B2.4.4 – Jeunes gens de mer

1. Des dispositions particulières devraient être envisagées pour tout marin de moins de 18 ans qui a servi pendant six mois ou toute autre durée inférieure en application d'une convention collective ou d'un contrat d'engagement maritime sans congé à bord d'un navire allant à l'étranger, qui n'est pas retourné au pays où il a son domicile au cours de cette période et n'y retournera pas au cours des trois mois de voyage suivants. Ces dispositions pourraient consister à lui donner le droit d'être rapatrié, sans frais pour lui-

même, au lieu de son engagement d'origine dans le pays de son domicile afin qu'il puisse prendre les congés accumulés pendant le voyage. (R153P6/2)

Réglementation 2.5 – Rapatriement

(Voir commentaire 24)

Objet: assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux

1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés gratuitement dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code.

2. {Les Membres doivent exiger des navires battant leur pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code.}

Norme A2.5 – Rapatriement

1. Les Membres doivent veiller à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant leur pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants:

- a) lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger;
- b) lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé:
 - i) par l'armateur, ou
 - ii) par le marin pour des raisons justifiées;
- c) lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu des circonstances. (C166A2/1 modifié)

2. Les Membres doivent veiller à ce que la législation nationale, d'autres dispositions ou les conventions collectives prescrivent:

- a) les cas dans lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés, conformément au paragraphe 1 b) et c) ci-dessus;
- b) la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois; (C166A2/2 modifié)
- c) le détail des droits devant être octroyés par l'armateur pour ce qui touche au rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions de leur ressort.

3. Les Membres devront interdire aux armateurs d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur sa rémunération ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu coupable, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, d'un manquement grave aux obligations de son emploi. (C166A4/5 modifié)

4. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'autres accords contractuels. (C166A4/6 modifié)

5. Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais:

- a) l'autorité compétente de l'Etat du pavillon doit organiser le rapatriement du marin; si elle omet de le faire, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'Etat du pavillon;
- b) l'Etat du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;
- c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus. (C166A5 modifié)

6. ~~{Un Membre qui a payé le coût du rapatriement, conformément aux dispositions du code, peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué, conformément aux dispositions du paragraphe 5 a).}~~

7. Tout Membre doit faciliter le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord. (C166A10)

8. En particulier, les Membres ne devront pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.

9. Les Membres doivent exiger que soit détenue et mise à disposition des gens de mer, sur les navires battant leur pavillon, une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement dans la langue qui convient. (C166A12 modifié)

Principe directeur B2.5 – Rapatriement

B2.5.1 – Droits

1. Tout marin devrait avoir droit d'être rapatrié:

- a) dans le cas spécifié au paragraphe 1 a) de la norme A2.5: à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime;
- b) dans les cas spécifiés au paragraphe 1 b) et c) de la norme A2.5:
 - i) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;
 - ii) en cas de naufrage;
 - iii) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;

-
- iv) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre;
 - v) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire. (C166A2/1)

2. Pour fixer les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement, conformément au présent code, il faudrait tenir compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. Les Membres devraient, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et ils pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière. (C166A2/2)

3. En application de la norme A2.5, les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins:

- a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 ci-dessous;
- b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;
- c) la rémunération et les indemnités du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives;
- d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;
- e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement. (C166A4/4)

4. Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne devraient pas être déduits des congés payés que le marin a acquis. (C166A7)

5. L'armateur devrait continuer de supporter les frais de rapatriement jusqu'à ce que le marin soit débarqué à une destination fixée conformément au présent code, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations. (C166A8, C55A6/4)

6. Les Membres devraient prévoir que l'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien sera le mode normal de transport. (C166A4/1 modifié) Les Membres devraient prescrire les destinations vers lesquelles les gens de mer peuvent être rapatriés. (C166A3/1) Ces destinations devraient comprendre les pays avec lesquels les gens de mer seront réputés avoir des attaches effectives, y compris: (C166A3/2 modifié)

- a) le lieu où le marin a accepté de s'engager;
- b) le lieu stipulé par convention collective;
- c) le pays de résidence du marin;
- d) tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

7. Le marin devrait avoir le droit de choisir, parmi les destinations prescrites, le lieu vers lequel il doit être rapatrié. (C166A3/2)

8. Le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable à définir par la législation nationale ou les conventions collectives. (C166A8)

B2.5.2 – Obligations des Membres en matière de rapatriement

1. Toute l'assistance pratique possible devrait être apportée aux gens de mer restés dans un port étranger en attendant leur rapatriement et, lorsque des gens de mer tardent à être rapatriés, l'autorité compétente du port étranger devrait veiller à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'Etat du pavillon en soit informé immédiatement. (R173P21)

2. Chaque Membre devrait en particulier s'assurer que des arrangements satisfaisants existent pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger:

- a) soit rapatrié, lorsqu'il est débarqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable:
 - i) soit au port d'engagement;
 - ii) soit à un port de son pays ou du pays dont il relève;
 - iii) soit à tout autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente ou sous réserve d'autres garanties appropriées;
- b) reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident survenus, sans faute intentionnelle de sa part, au service du navire. (R107P2)

3. S'il apparaît qu'après avoir servi sur un navire pendant au moins quatre mois au cours de son premier voyage à l'étranger, un marin de moins de 18 ans n'est pas apte à la vie en mer, il devrait avoir la possibilité d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, du premier port de relâche qui s'y prête et qui dispose de services consulaires du pays du pavillon du navire ou de la nationalité du jeune marin. Le rapatriement effectué dans les conditions ci-dessus ainsi que ses raisons devraient être notifiés aux autorités qui ont délivré le document ayant permis au jeune marin d'embarquer. (R153P6/1)

Réglementation 2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de naufrage ou de perte du navire

(Voir commentaire 25)

Objectif: garantir que les gens de mer seront indemnisés en cas de naufrage ou de perte du navire

Les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant du naufrage ou de la perte du navire.(C8 modifiée)

Norme A2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de naufrage ou de perte du navire

1. Les Membres doivent prendre des dispositions pour que, en cas de naufrage ou de perte du navire, l'armateur paie à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant du naufrage ou de la perte. (C8A2/1 modifié)

2. {Les dispositions du paragraphe 1 sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de la législation nationale du Membre concerné en cas de pertes ou de lésions découlant du naufrage ou de la perte du navire.}

Principe directeur B2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de naufrage ou de perte du navire

B2.6.1 – Calcul de l'indemnité de chômage

1. L'indemnité due pour le chômage résultant du naufrage ou de la perte du navire devrait être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin pourra être limité à deux mois de salaire. (C8A2/2)

2. Les Membres devraient veiller à ce que les gens de mer puissent avoir recours, pour le recouvrement de ces indemnités, aux mêmes procédés légaux que pour le recouvrement des arriérés de salaires gagnés pendant le service. (C8A3)

Réglementation 2.7 – Effectifs

(Voir commentaire 26)

Objet: faire en sorte que les gens de mer travaillent à bord de navires dotés d'effectifs suffisants pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires

{Les Membres doivent exiger que tous les navires battant leur pavillon soient dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour garantir la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation du navire, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage.}

Norme A2.7 – Effectifs

1. {Les Membres doivent exiger que tous les navires battant leur pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente,

et pour satisfaire aux normes de la présente convention. (C180A11/1 modifié) En particulier, les effectifs affectés à la navigation et au service de quart devraient être suffisants pour que le service de quart puisse être renforcé lorsque les conditions de navigation l'exigent.}

2. {Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables (notamment ceux de l'Organisation maritime internationale) ainsi que de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue. (C180A11/2 modifié) conformément à la présente convention.}

Principe directeur B2.7 – Effectifs

B2.7.1 – Règlement des différends

1. {Chaque Membre devrait instituer, ou s'assurer qu'il existe, un mécanisme efficace pour instruire et régler toute plainte ou tout conflit relatif aux effectifs d'un navire. (R109P11 modifié)}

2. Des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer devraient participer, avec ou sans d'autres personnes ou autorités, au fonctionnement de ce mécanisme. (R109P12).}

Réglementation 2.8 – [[Continuité] [Organisation des carrières et régularité] de l'emploi dans le secteur maritime

(Voir commentaire 27)

Objet: promouvoir [l'organisation des carrières et] l'emploi [régulier] des gens de mer

Tous les gens de mer domiciliés sur le territoire d'un Membre doivent bénéficier de politiques nationales visant à promouvoir [la régularité de] l'emploi [continu ou régulier] [et l'organisation des carrières des travailleurs du secteur maritime.]

Norme A2.8 – [[Continuité] [Organisation des carrières et régularité] de l'emploi

1. Les Membres doivent adopter des politiques nationales propres à promouvoir l'emploi [continu ou] [régulier] et l'organisation des carrières des gens de mer qualifiés, dans la mesure du possible, [compte tenu des besoins du secteur en ressources humaines,] en vue de fournir au secteur maritime une main-d'œuvre stable et compétente. (C145A2/1)

2. Les Membres doivent tout mettre en œuvre pour que les gens de mer domiciliés sur leur territoire soient assurés d'un minimum de périodes d'emploi [ou d'un minimum de revenu ou d'une allocation en numéraire dont l'ampleur et la nature dépendront de la situation économique et sociale du pays]. (C145A2/2)]

Principe directeur B2.8 – [[Continuité] [Régularité] de l'emploi et organisation des carrières

B2.8.1 – Mesures [pour un emploi régulier et l'organisation des carrières]

1. Les mesures à prendre pour atteindre les objectifs énoncés dans la norme A2.8 pourraient notamment être les suivantes:

a) soit des accords prévoyant l'emploi [continu ou] [régulier] au service d'un armateur ou d'une organisation d'armateurs;

-
- b) soit des dispositions visant à promouvoir [la régularisation de] l'emploi grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégorie, de gens de mer qualifiés;] (C145A3)
- c) soit la promotion de possibilités, à bord et à terre, de perfectionnement professionnel des gens de mer afin de favoriser le déroulement de leur carrière et de répondre à l'évolution des besoins du secteur maritime.

B2.8.2 – Registre des gens de mer

1. Lorsque [la continuité de] l'emploi des gens de mer ne repose que sur l'établissement et la tenue de registres ou de listes, ces registres et ces listes devraient comprendre toutes les catégories professionnelles de gens de mer selon des modalités que la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront. (C145A4/1)
2. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient avoir priorité d'engagement pour la navigation. (C145A4/2)
3. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient se tenir prêts à travailler selon des modalités que la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront. (C145A4/3)
4. Dans la mesure où la législation nationale le permet, l'effectif des registres et des listes des gens de mer devrait être révisé périodiquement afin de le fixer à un niveau correspondant aux besoins de l'activité maritime. (C145A5/1)
5. Lorsqu'une réduction de l'effectif d'un tel registre ou d'une telle liste devient nécessaire, toutes mesures utiles devraient être prises en vue d'en prévenir ou d'en atténuer les effets préjudiciables aux gens de mer, compte tenu de la situation économique et sociale du pays. (C145A5/2)]

Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table

Réglementation 3.1 – Logement et loisirs

(Voir commentaire 28)

Objet: garantir que les gens de mer disposent à bord d'installations décentes pour leur logement et leurs loisirs

1. Les Membres doivent veiller à ce que les navires qui battent leur pavillon assurent aux gens de mer vivant à bord des installations décentes en matière de logement et de loisirs afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

2. Les prescriptions du code appliquant la présente réglementation qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliqueront qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre considéré.

3. Sauf disposition stipulant expressément le contraire, toute prescription résultant d'un amendement au code ~~{concernant le logement des gens de mer}~~ ne s'appliquera qu'aux navires construits à la date ou après la date à laquelle l'amendement prendra effet pour le Membre considéré.

Norme A3.1 – Logement et loisirs

1. Chaque Membre doit adopter une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon:

- a) respectent les normes minimales nécessaires pour que les installations mises à la disposition des gens de mer qui doivent vivre à bord pour leur logement et leurs loisirs soient exemptes de danger et décentes;
- b) soient soumis à des inspections visant à garantir le respect initial et permanent de ces normes.

2. Pour l'élaboration et l'application de la législation relative à ces normes, l'autorité compétente:

- a) ~~{tiendra compte de la réglementation 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui concernent la protection de la santé et de la sécurité ainsi que la prévention des accidents à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires, et}~~
- b) envisagera dûment de suivre les principes directeurs énoncés dans la partie B du code

après consultation des organisations compétentes d'armateurs et de gens de mer [dans la mesure où cela est réalisable]. (C92A3 modifié)

3. Les inspections exigées par la réglementation 5.1.4 de la présente convention auront lieu:

- a) lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;
- b) en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

4. [L'autorité compétente de chaque Membre veillera avec un soin particulier à l'application des prescriptions énoncées dans la présente convention concernant:

- a) la taille des cabines et autres espaces de logement;
- b) le chauffage et la ventilation;
- c) le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants sur le lieu de travail;
- d) les installations sanitaires;
- e) l'éclairage.]

5. L'autorité compétente de chaque Membre veillera à ce que les navires battant le pavillon de ce Membre observent les normes minimales suivantes en ce qui concerne le logement et les installations de loisirs à bord:

- a) dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante; (C133 modifié) elle ne doit pas être inférieure à ~~[208]~~ [198] centimètres dans les locaux destinés au logement des gens de mer afin d'assurer une entière aisance de mouvement; l'autorité compétente peut autoriser une réduction, dans certaines limites, de la hauteur de l'espace libre dans tout ou partie de l'espace de ces locaux si elle juge que cette réduction:
 - i) est raisonnable;
 - ii) ne nuit pas au confort des gens de mer;
- b) les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à la cargaison, la salle des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes; les parties des cloisons séparant ces locaux des cabines, ainsi que les cloisons extérieures, doivent être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et être imperméables à l'eau et aux gaz; (C92A6/2 modifié)
- c) les logements doivent être convenablement isolés; (C92A6/3, 5, 6) les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccordements doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé; (C92A6/4, 7, 8, 9, 11, 12) les logements doivent bien être éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux; (C92A6/13)
- d) sous réserve des aménagements particuliers éventuellement autorisés à bord des navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat; (C133A11/2)
- e) les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés; (C92A7/1 modifié) une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement dans les climats tropicaux, (C92A8/1) et tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, (R140P1) doivent être équipés d'un système de climatisation [à air recyclé] des logements des gens de mer, ~~{du local radio et de tout poste central de commande des machines}~~; (R140P1)
- f) les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente; (C92A15/3)

-
- g) les cabines doivent être suffisamment grandes (C133A11/1) et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue; (C92A10/21)
- h) sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle; {dans le cas des {navires de moins de 3000 tonneaux de jauge brute}...{navires spécialisés ou navires utilisés pour la formation}...l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription;} (basé sur C133A5)
- i) chaque marin doit disposer en toute circonstance d'une couchette qui lui soit propre (C92A10/12 modifié); des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes s'il y a lieu;
- j) les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres; (C133A5/10)
- k) sur les navires autres que les navires à passagers, les cabines doivent être situées au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire, sauf dans des cas exceptionnels où elles sont installées à l'avant du navire, mais pas au-delà de la cloison d'abordage, parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable compte tenu du type de navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné; (C92A10/1 et 2)
- l) sur les navires à passagers {et les navires affectés à la formation de spécialistes}, l'autorité compétente peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des coursives de service; (C92A10/3 modifié)
- m) à bord, tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes s'il y a lieu; (C92A13/1, C133A8/1)
- n) il doit y avoir des installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste de commande de cette salle; (C133A9/1) l'autorité compétente pourra exempter {les navires de moins de 3000 tonneaux de jauge brute} de cette obligation {après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;}
- o) les réfectoires doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine; (C92A11/8) {après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, l'autorité compétente pourra exempter de cette obligation les navires de moins de 3000 tonneaux de jauge brute;}
- p) les réfectoires doivent être d'une taille et d'un confort suffisants et être convenablement meublés et aménagés (y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps), compte tenu du nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné ; (C133A6/1 et 2, A11/9 et 10) [des réfectoires séparés doivent être prévus s'il y a lieu:]
- q) à bord de tous les navires, les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord; (C92A12/12 modifié)

-
- r) des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues; (C133A8/6)
- s) tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines; {l'autorité compétente pourra exempter de cette obligation les navires de moins de 3000 tonneaux de jauge brute après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;} (C92A15/2 modifié)
- t) {les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être conformes aux prescriptions de la réglementation 4.3 et aux dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité ainsi qu'à la prévention des accidents pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux dangereux de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques à bord des navires et pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord. }

6. Chaque Membre veillera à ce que des installations, commodités et services de loisirs appropriés {conformes aux dispositions de la réglementation 4.3 et aux dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents, adaptées aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires} soient à la disposition de tous les gens de mer à bord [à des endroits appropriés]. (C163A7/1, C163A/4 modifiés)

7. Conformément aux dispositions du titre 5 de la présente convention, l'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes {et sans danger}. (C92A6/10 modifié, C92A17/1) Les résultats de chaque inspection seront consignés par écrit et pourront être consultés. (C92A17/2 modifié)

8. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions de ces normes, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de la présente norme. (C133A12 modifié)

9. {Il ne sera possible de déroger aux prescriptions de la présente norme que dans les cas qu'elle prévoit expressément et seulement dans des circonstances particulières dans lesquelles des motifs solides pourront être invoqués pour les justifier. Les considérations financières ne font pas partie de ces motifs. }

Principe directeur B3.1 – Logement et loisirs

B3.1.1 – Construction et conception

1. Les parois extérieures des cabines et des réfectoires devraient assurer une isolation adéquate. Les encaissements des machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégageant de la chaleur, devraient être convenablement calorifugés chaque fois que cette chaleur pourrait incommoder dans les aménagements et les coursives adjacents. Des dispositions devraient également être prises pour assurer une protection contre la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur et d'eau chaude. (C92A6/3)

2. Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage devraient être convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive. (C92A6/5)

3. Les parois et les plafonds devraient être faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Il faudrait éviter tout type de construction susceptible d'abriter de la vermine. (C92A6/7)

4. Les parois et plafonds des cabines et réfectoires devraient pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devraient être d'une couleur claire, résistante et non toxique. (C92A6/9)

5. Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement des gens de mer devraient être approuvés; ces revêtements devraient être imperméables à l'humidité et leur maintien en état de propreté devrait être aisé. (C92A6/11)

6. Lorsque les revêtements de pont sont en matière composite, le raccordement avec les parois devrait être profilé de manière à éviter les fentes. (C92A6/12)

B3.1.2 – Ventilation

1. Le système de ventilation des cabines et des réfectoires devrait être réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et tous les climats. (C92A7/2)

2. Les systèmes de climatisation, qu'ils soient de type individuel ou central, devraient être conçus de façon:

a) à maintenir l'atmosphère à une température et à un degré d'humidité relative satisfaisants par rapport aux conditions atmosphériques extérieures, à assurer un renouvellement d'air suffisant dans tous les locaux climatisés, à tenir compte des caractéristiques particulières de l'exploitation en mer et à ne pas produire de vibrations ou de bruits excessifs; (R140P3)

b) à faciliter l'entretien et la désinfection afin de prévenir la propagation des maladies.

3. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner le système de climatisation et les autres systèmes de ventilation prévus aux paragraphes ci-dessus devrait être disponible pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord, quand les circonstances l'exigent. Toutefois, il n'y a pas lieu d'utiliser à cette fin une source d'énergie de secours. (C92A7/5)

B3.1.3 – Chauffage

1. L'installation de chauffage du logement des gens de mer devrait fonctionner pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord, quand les circonstances l'exigent. (C92A8/2)

2. A bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci devrait être assuré par l'eau chaude, l'air chaud, l'électricité, la vapeur ou un moyen équivalent. (C92A8/3) {Toutefois, dans la zone réservée au logement, la vapeur ne devrait pas être utilisée pour le transport de la chaleur.} L'installation de chauffage devrait être en mesure de maintenir dans le logement des gens de mer la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation. L'autorité compétente devrait prescrire les conditions à réaliser. (C92A8/5)

3. Les radiateurs et autres appareils de chauffage devraient être placés de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants des locaux. Si nécessaire, ils devraient être munis d'un écran de protection. (C92A8/6)

B3.1.4 – Eclairage

1. Tout navire devrait être pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement des gens de mer. S'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un système supplémentaire d'éclairage de secours devrait être prévu au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié. (C133A11/3)

2. Dans les cabines, chaque couchette devrait être munie d'une lampe de chevet électrique. (C133A11/4)

3. Des normes appropriées d'éclairage naturel et artificiel devraient être établies par l'autorité compétente. (C133A11/5)

B3.1.5 – Cabines

1. Les couchettes devraient être aménagées de manière à assurer le plus grand confort possible au marin et à la personne qui l'accompagne éventuellement.

2. [Lorsque les dimensions du navire, l'activité à laquelle il est affecté et son agencement le rendent raisonnable et praticable], les cabines devraient [pour autant que cela est réalisable] être conçues et équipées d'une manière qui en facilite la bonne tenue et qui assure un confort raisonnable à ses occupants et devraient notamment comporter un cabinet de toilette séparé avec WC. (C92A10/21)

3. Pour autant que cela est praticable, les couchettes des gens de mer devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes de quart ne partagent une même cabine. (C92A10/28)

4. {La superficie par occupant des cabines des gens de mer ne devrait pas être inférieure à [4.75] [7.5] mètres carrés. Pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord {des navires de moins de 3000 tonneaux de jauge brute}, des navires à passagers et des navires destinés à des services spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite.}

5. {Toutefois, la superficie par occupant des cabines occupées par deux gens de mer ne devrait pas être inférieure à [3.75] [6] mètres carrés. La superficie des cabines ne devrait pas être inférieure à [10.25] mètres carrés si elles sont occupées par trois personnes et à [13] mètres carrés si elles sont occupées par quatre personnes.}

6. En outre, à bord des navires à passagers, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne devrait pas être inférieure à:

- a) [6] [3.75] mètres carrés pour les cabines individuelles;
- b) [10] [6] mètres carrés pour les cabines de deux personnes;
- c) [15] [9] mètres carrés pour les cabines de trois personnes;
- d) [18] [12] mètres carrés pour les cabines de quatre personnes. (C133A5/3 modifié)

7. A bord des navires à passagers, les membres du personnel de maistrance devraient disposer soit de cabines individuelles, soit de cabines pour deux personnes. (C133A5/5)

8. ~~{Sur les navires autres que les navires à passagers, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon privé, ne devrait pas être inférieure à [7,50] [10] mètres carrés.}~~ (C133A5/6 modifié)

9. ~~{Le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine devraient disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon privé ou d'un espace équivalent. (C133A5/8) L'autorité compétente pourra exempter [individuellement] de cette obligation les navires de moins de {3000} tonneaux de jauge brute après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.}~~ Il faudrait envisager de faire bénéficier le premier mécanicien de cette disposition lorsque cela est possible.

10. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges devrait être compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler et qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne devraient pas être compris dans ce calcul. (C133A5/9)

11. La superposition de plus de deux couchettes devrait être interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il devrait être interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette. (C92A10/14)

12. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de 30 centimètres du plancher; la couchette supérieure devrait être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots du plafond. (C92A10/15)

13. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis devraient être d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine. (C92A10/17)

14. Les cadres tubulaires éventuellement utilisés pour la construction des couchettes devraient être totalement fermés et ne pas comporter de perforations qui pourraient offrir un accès à la vermine. (C92A10/18)

15. Chaque couchette devrait être pourvue d'un fond ou d'un sommier élastique, ainsi que d'un matelas rembourré d'une matière approuvée. L'utilisation pour le rembourrage d'une matière de nature à abriter de la vermine devrait être interdite. (C92A10/19)

16. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière devrait être fixé en dessous du sommier élastique de la couchette supérieure. (C92A10/20)

17. ~~{Le mobilier devrait comprendre une armoire d'une contenance minimale de [500] [400] litres pour chaque occupant. Elle devrait être pourvue d'une étagère et son utilisateur devrait pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée.}~~ (C92A10/22)

18. ~~{Chaque cabine devrait être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins.}~~ (C92A10/23)

19. Le mobilier devrait être construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder. (C92A10/24)

20. {Chaque occupant devrait avoir à sa disposition un tiroir ou un espace équivalent d'une capacité d'au moins 0,056 mètre cube.} (C92A10/25)

21. Les hublots des cabines devraient être garnis de rideaux ou de l'équivalent. (C92A10/26)

22. Chaque cabine devrait être pourvue d'une glace, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères. (C92A10/27)

B3.1.6 – Réfectoires

1. [Les réfectoires peuvent être communs ou séparés: la décision en la matière devrait être prise après consultation des représentants des armateurs et des gens de mer et sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Il faudrait tenir pleinement compte de facteurs tels que les dimensions du navire et les intérêts des gens de mer qui ont des pratiques culturelles, religieuses ou sociales différentes. A bord des navires où le nombre des gens de mer est inférieur à dix, un seul réfectoire pourra être prévu sous réserve qu'il soit tenu dûment compte des intérêts des gens de mer qui ont des pratiques culturelles, religieuses ou sociales différentes.]

2. Dans le cas où des réfectoires distincts/doivent être installés pour les gens de mer, des réfectoires distincts devraient être prévus pour:

- a) le capitaine et les officiers;
- b) le personnel de maistrance et le reste des gens de mer.

3. A bord des navires autres que les navires à passagers, la superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne devrait pas être inférieure à [2] [1] mètres carrés par place assise prévue. (C133A6/1 modifié)

4. Les réfectoires devraient être pourvus de tables et de sièges appropriés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre probable de gens de mer qui les utiliseront en même temps. (C133A6/2)

5. Les installations suivantes devraient être utilisables à tout moment lorsque les gens de mer sont à bord:

- a) un réfrigérateur d'un accès commode et d'une capacité suffisante pour le nombre de personnes utilisant le ou les réfectoires;
- b) des installations permettant de disposer de boissons chaudes;
- c) des installations de distribution d'eau fraîche. (C133A6/3)

6. Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles devraient être prévus lorsque les offices qui peuvent exister ne sont pas directement accessibles des réfectoires. (C92A11/9)

7. Le dessus des tables et des sièges devrait être d'une matière résistant à l'humidité. (C92A11/10 modifié)

B3.1.7 – Installations sanitaires

1. {A bord de tout navire, il y aurait lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum un water-closet ainsi qu'une baignoire et/ou une douche pour chaque groupe de [six] [quatre] personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles.}

2. {Sauf sur les navires à passagers, chaque cabine devrait être équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe un dans le cabinet de toilette attenant.} (C133A8/5)

3. {A bord des navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente pourra envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises.} (C92A13/5)

4. {Tous les locaux affectés aux soins de propreté devraient être alimentés en eau douce, chaude et froide.}

5. Les lavabos et les baignoires devraient être de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder. (C92A13/7)

6. {L'aération de tous les water-closets devrait se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des locaux d'habitation.} (C92A13/8)

7. Tous les water-closets devraient être d'un modèle approuvé et pourvus d'une chasse d'eau puissante, en état constant de fonctionnement et contrôlable individuellement. (C92A13/9)

8. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plus d'une personne devraient être conformes aux prescriptions suivantes:

- a) les revêtements de pont devraient être d'un matériau durable approuvé, imperméable à l'humidité; ils devraient être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;
- b) les cloisons devraient être en acier ou en tout autre matériau approuvé et être étanches sur une hauteur d'au moins 23 centimètres à partir du plancher;
- c) les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés;
- d) les water-closets devraient être situés en un endroit aisément accessible des cantines et des locaux affectés aux soins de propreté, mais ils devraient en être séparés; ils ne devraient pas donner directement sur les cabines ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre cabines et water-closets; toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas s'appliquer aux water-closets situés entre deux cabines dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas [deux] [quatre];
- e) lorsque plusieurs water-closets sont installés dans un même local, ils devraient être suffisamment enclos pour en assurer l'isolement. (C92A13/11)

9. Le matériel mis à la disposition des gens de mer pour la lessive devrait comprendre:

- a) des machines à laver;

-
- b) des machines à sécher le linge ou des locaux de séchage convenablement chauffés et ventilés;
 - c) des fers à repasser et des planches à repasser ou des appareils équivalents. (C133A8/7)

B3.1.8 – Autres installations

1. Lorsque des installations séparées sont prévues pour permettre au personnel du service des machines de se changer, celles-ci devraient être:

- a) situées à l'extérieur de la salle des machines, mais aisément accessibles de celle-ci;
- b) équipées d'armoires individuelles, ainsi que de baignoires et/ou de douches et de lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide. (C133A9/2)

B3.1.9 – Articles de literie, ustensiles de table et articles divers

1. Chaque Membre devrait envisager d'appliquer les principes suivants:

- a) des articles de literie et des ustensiles de table en bon état de propreté devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer, qui les utiliseront à bord pendant qu'ils seront au service du navire et qui, aux dates spécifiées par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire, devront les rendre;
- b) la literie devrait être de bonne qualité. Les assiettes, les verres et autres ustensiles de table devraient être d'une matière approuvée et se prêtant à un nettoyage facile; (R78P2)
- c) des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer; (R78P3)

B3.1.10 – Installations de loisirs

1. Il faudrait réexaminer fréquemment les installations et services de loisirs afin qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et des conditions d'exploitation et de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

2. Les installations de loisirs devraient au minimum être équipées d'une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire, pour écrire et, si possible, pour jouer. (C133A7/2)

3. Lors de l'établissement des plans concernant les installations de loisirs, l'autorité compétente devrait prendre en considération l'installation d'une cantine. (C133A7/4)

4. Lorsque cela est réalisable, il faudrait aussi envisager de fournir aux gens de mer:

- a) {un fumoir};
- b) la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio;
- c) {la projection de films ou de films vidéo, dont le stock devrait être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables;}

-
- d) des articles de sport, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont;
 - e) lorsque cela est possible, des moyens de pratiquer la natation;
 - f) une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel ou autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock devrait être renouvelé à des intervalles raisonnables;
 - g) des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre;
 - h) {des appareils électroniques tels que radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, ordinateurs, logiciels, magnétophones à cassettes;}
 - i) s'il y a lieu, des bars pour les gens de mer à moins que cela ne soit contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales; (R173P23)
 - j) un accès {raisonnable} à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à Internet, s'il y a lieu, pour un tarif raisonnable.

5. {Tout devrait être mis en œuvre pour que le courrier des gens de mer soit acheminé dans les conditions les plus sûres et les plus rapides possible. Des efforts devraient aussi être faits pour éviter que les gens de mer n'aient à payer des frais supplémentaires lorsque le courrier leur est réexpédié par suite de circonstances indépendantes de leur volonté.} (R173P25)

6. {Des mesures devraient être envisagées pour garantir, sous réserve des lois et règlements nationaux ou internationaux applicables, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, les gens de mer obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur conjoint ou leurs parents et amis à bord de leur navire quand celui-ci se trouve au port. Ces mesures devraient tenir compte des autorisations requises à des fins de sécurité.}

7. {La possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leurs partenaires de temps à autre lors d'un voyage devrait être prise en considération, lorsque cela est possible et raisonnable. Les partenaires devraient être munis d'une assurance adéquate contre les risques d'accident et de maladie; l'armateur devrait accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance.} (R173P26)

Réglementation 3.2 – Alimentation et service de table

(Voir commentaire 29)

Objet: garantir aux gens de mer une alimentation de bonne qualité, y compris l'eau potable, servie dans des conditions d'hygiène réglementées

1. Les Membres doivent veiller à ce que les navires qui battent leur pavillon disposent d'une quantité suffisante de vivres de bonne qualité et d'eau potable ainsi que d'un service de table de nature à promouvoir la santé et le bien-être des gens de mer qui vivent à bord et tenant compte des diverses traditions culturelles, religieuses et gastronomiques.

2. Les gens de mer qui vivent à bord d'un navire seront nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

3. [Les gens de mer chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation ou les qualifications requises pour ce poste.] (C69A3 modifié)

Norme A3.2 – Alimentation et service de table

1. Les Membres doivent adopter une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable ainsi que le service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent leur pavillon et ils doivent, par des activités éducatives, faire connaître ces normes et en promouvoir l'application.

2. Les Membres doivent veiller à ce que les navires observent les normes minimales suivantes:

- a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage;
- b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène; (C68A5/2)
- c) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu les instructions nécessaires.

3. [Un marin engagé à bord d'un navire comme cuisinier doit posséder les qualifications et la compétence requises par son poste conformément aux dispositions de la législation du Membre concerné.] (C69A3/4 modifié)

4. Conformément aux procédures prévues au titre 5 de la présente convention en matière de respect permanent des dispositions, l'autorité compétente doit veiller à ce que des inspections documentées fréquentes soient menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, dans les domaines suivants:

- a) approvisionnement en vivres et en eau potable;
- b) tous locaux et équipements utilisés pour l'emmagasiner et la manipulation des vivres et de l'eau potable;
- c) la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Principe directeur B3.2 – Alimentation et service de table

B3.2.1 – Inspections, éducation, recherches et publications

1. En coopération avec d'autres organes et organismes compétents, l'autorité compétente devrait recueillir des informations à jour sur la nutrition et sur les méthodes d'achat, d'emmagasiner et de conservation des vivres, ainsi que sur la façon de préparer et de servir les repas, compte tenu des spécificités du service à bord d'un navire. (C68A12/1)

2. Ces informations devraient être mises gratuitement ou à peu de frais à la disposition des fabricants et des commerçants spécialisés dans la fourniture de vivres ou de matériel de cuisine et de table pour les navires, des capitaines, maîtres d'hôtel et cuisiniers de navire, et des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, s'il en existe. A cette fin, il faudrait utiliser des moyens appropriés de vulgarisation, tels que manuels, brochures, affiches, graphiques ou annonces dans des périodiques professionnels. (C68A12/2)

3. L'autorité compétente devrait faire toutes recommandations utiles en vue d'éviter le gaspillage de vivres, de faciliter le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et d'assurer la commodité maximale du travail.

4. L'autorité compétente, en coopération avec d'autres organes et organismes compétents, devrait élaborer du matériel didactique et diffuser des informations à bord concernant les méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants. (C68A/2)

5. L'autorité compétente devrait coopérer étroitement avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et avec les autorités nationales ou locales qui s'occupent des questions d'alimentation et de santé; elle pourra en cas de besoin recourir aux services de ces autorités. (C68A3/1)

B3.2.2 – [Cuisiniers de navire]

1. Pour obtenir un certificat de capacité comme cuisiniers de navire, les gens de mer devraient:

- a) avoir au moins 18 ans;
- b) avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente;
- c) avoir passé avec succès l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation agréé pour les cuisiniers. (C68A4/2)

2. L'examen prescrit ou l'examen passé à l'issue d'un cours de formation agréé pour cuisiniers devrait comporter une épreuve pratique permettant de vérifier l'aptitude du candidat à préparer des repas; il devrait également comprendre des épreuves portant sur l'hygiène alimentaire et sur la valeur nutritive des aliments, sur l'établissement de menus variés et bien équilibrés et sur la manipulation et le stockage des vivres à bord. (C69A4/3)

3. L'examen prescrit pourrait être organisé et le certificat délivré soit directement par l'autorité compétente, soit, sous le contrôle de celle-ci, par une école de cuisine agréée. (C69A4/4)

4. L'autorité compétente devrait prévoir la reconnaissance, le cas échéant, des certificats de capacité de cuisiniers délivrés par d'autres Etats Membres ayant ratifié la présente convention ou la Convention sur le certificat de capacité des cuisiniers de navire ou par toute autre institution agréée. (C69A6)]

Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale

Réglementation 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

(Voir commentaire 30)

Objet: protéger la santé des gens de mer et leur assurer un accès rapide à des soins médicaux à bord et à terre

1. Tout Membre veillera à ce que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon soient couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et à ce qu'ils aient accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

2. La protection et les soins visés au paragraphe 1 doivent en principe être assurés gratuitement aux gens de mer.

3. Tout Membre veillera à ce que les gens de mer travaillant à bord de navires sur son territoire qui requièrent des soins médicaux immédiats aient accès à ses installations médicales à terre.

4. Les dispositions énoncées dans le code concernant la protection de la santé et les soins médicaux à bord comportent des normes relatives à des mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre. (C164A4/b) modifié)

Norme A4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

1. Pour protéger la santé des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant leur pavillon et leur assurer des soins médicaux (y compris les soins dentaires essentiels), les Membres veilleront à ce que soient adoptées des mesures qui:

- a) garantissent l'application aux gens de mer de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales relatives au travail à bord d'un navire; (C164A4/a) modifié)
- b) garantissent aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales; (C164A4/b) modifié)
- c) garantissent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable; (C164A4/c) modifié)
- d) garantissent que, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger; (C164A4/d) modifié)
- e) ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire. (C164A4/e) modifié)

2. L'autorité compétente adoptera un modèle type de rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical compétent, à terre et à bord. Ce rapport aura un caractère confidentiel et servira exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer. (C164A12 modifié)

3. Les Membres adopteront des lois et des règlements définissant les conditions minimales requises en ce qui concerne les services de soins médicaux et hospitaliers ainsi que la formation à bord des navires qui battent leur pavillon.

4. La législation nationale exigera au minimum le respect des conditions ci-après:

- a) Tout navire {embarquant {15} gens de mer ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours} disposera d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. (C164A11/9 modifié) L'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. (C164A11/1) L'autorité compétente devra s'assurer que l'infirmerie installée à bord est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires.
- b) Tout navire disposera d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications seront prescrites par l'autorité compétente et qui seront inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales tiendront compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes recommandées au plan international. (C164A5/1/2/3/4 modifié)
- c) Tout navire {qui embarque {100} gens de mer ou plus et effectue normalement des voyages internationaux de plus de trois jours} disposera d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. (C164A8/1) La législation ou la réglementation nationale déterminera également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent compter un médecin dans leur équipage. (C164A8/2)
- d) Les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses tâches normales ou un marin apte à administrer les premiers secours. (C164A9/1 modifié) Les personnes chargées d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux qui soit conforme aux dispositions du Code international sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW). La législation ou la réglementation nationale doit préciser le niveau de formation exigé en tenant compte notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord.
- e) L'autorité compétente doit prendre les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure du jour ou de la nuit. (C164A7/1) Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, doivent être assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon. (C164A7/2)

Principe directeur B4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

B4.1.1 – Infirmerie et fourniture de soins médicaux

1. {L'infirmerie devrait être conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des premiers soins ainsi qu'à prévenir la propagation des maladies infectieuses. (C164A11/5 modifié)}
2. L'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau devraient être aménagés de manière à assurer le confort et à faciliter le traitement des occupants. (C164A11/6)
3. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmerie devrait être prescrit par l'autorité compétente. (C164A11/7)
4. Les occupants de l'infirmerie devraient disposer pour leur usage exclusif, de water-closets qui fassent partie de l'infirmerie elle-même ou soient situés à proximité immédiate de celle-ci. (C164A11/8)
5. S'agissant des navires qui ne sont pas tenus de compter un médecin dans leur équipage, l'autorité compétente devrait exiger que:
 - a) les navires pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux comptent au moins dans leur équipage un marin ayant reçu la formation en soins médicaux de premiers secours requise par le Code STCW qui lui permette de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord et de faire bon usage de conseils médicaux par radio ou par satellite;
 - b) tous les autres navires comptent dans leur équipage au moins un marin ayant reçu la formation en soins médicaux exigée par le Code STCW, comprenant une formation pratique dans le service d'urgences ou d'accidents d'un hôpital lorsque cela est réalisable et une formation à des techniques de survie comme la thérapie intraveineuse, qui doit permettre aux intéressés de participer efficacement à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils seront susceptibles de demeurer à bord. (C164A9/2 modifié)}
6. Les cours devraient être fondés sur le contenu de l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord*, du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, du *Document destiné à servir de guide – Guide international de formation maritime* publié par l'Organisation maritime internationale, et de la partie médicale du *Code international des signaux* ainsi que des guides nationaux analogues. (C164A9/3)
7. Les personnes auxquelles il est fait référence au paragraphe 5 ci-dessus et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés, approximativement tous les cinq ans. (C164A9)
8. La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord devraient être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui devraient veiller au contrôle des étiquettes, des dates de péremption, des conditions de conservation et des indications d'emploi de tous les

médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements. (C164A5/4, 5) Lors de l'adoption ou de la révision du guide médical de bord en usage dans le pays, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales en la matière, y compris l'édition la plus récente des guides mentionnés au paragraphe 6. (C164A6/3 modifié)

9. Lorsqu'une cargaison classée dangereuse ne figure pas dans l'édition la plus récente du Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses, publié par l'Organisation maritime internationale, l'information nécessaire sur la nature des substances, les risques encourus, les équipements de protection individuelle à utiliser, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques devrait être communiquée aux gens de mer. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle devraient se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées. (C164A5/6) {Cette information devrait être intégrée au système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles exposé à la réglementation 4.3 et aux dispositions connexes du code.}

10. Tous les navires devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues (C164A7/3a)) et, s'ils sont équipés d'un système de communication par satellite, ils devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations côtières par l'intermédiaire desquelles les consultations médicales peuvent être obtenues. (C164A7/3b)) Les personnes chargées des soins médicaux à bord devraient être préparées à l'utilisation du guide médical de bord et de la partie médicale de l'édition la plus récente du Code international des signaux, publié par l'Organisation maritime internationale, afin de pouvoir comprendre le type d'informations nécessaires au médecin consulté ainsi que les conseils qu'elles en reçoivent. (C164A7/4)

B4.1.2 – Modèle de rapport médical

1. Le modèle de rapport médical pour les gens de mer devrait être conçu de manière à faciliter les échanges d'informations médicales et assimilées concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident. (C164A12/3 modifié)

B4.1.3 – Soins médicaux à terre

1. Les services médicaux à terre prévus pour le traitement des gens de mer devraient être adéquats, et les médecins, dentistes et autres membres du personnel médical devraient être dûment qualifiés.

2. Des mesures devraient être prises pour que les gens de mer, dans les ports, puissent:

- a) recevoir un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident;
- b) être hospitalisés au besoin;
- c) recevoir un traitement dentaire, surtout en cas d'urgence. (R173P17)

3. Le traitement des gens de mer malades devrait être facilité par des mesures appropriées, notamment par leur prompt admission dans les hôpitaux et dispensaires des ports, sans difficulté et sans distinction de nationalité ou de confession, ainsi que par l'adoption, dans toute la mesure possible, de dispositions complétant l'action des services sanitaires ouverts aux gens de mer et propres à assurer, lorsque cela est nécessaire, la continuité du traitement. (R48P8)

B4.1.4 – Assistance médicale aux autres navires et coopération internationale

1. Chaque Membre devrait dûment envisager de participer à la coopération internationale qui existe en matière d'assistance, de programmes et de recherches dans les domaines de la protection de la santé et des soins médicaux. Cette coopération pourrait viser à:

- a) développer et coordonner les efforts de recherche et de sauvetage et organiser une aide et une évacuation médicales rapides en mer, en cas de maladie ou d'accident grave à bord d'un navire, grâce notamment à des systèmes de signalement périodique de la position des navires, à des centres de coordination des opérations de sauvetage et à des services d'urgence par hélicoptère, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, ainsi qu'au Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) élaboré par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- b) utiliser de façon optimale les navires de pêche disposant d'un médecin et les navires stationnés en mer pouvant fournir des services hospitaliers et des moyens de sauvetage;
- c) élaborer et tenir à jour une liste internationale de médecins et d'établissements médicaux disponibles à travers le monde pour assurer des soins médicaux d'urgence aux gens de mer;
- d) débarquer les gens de mer dans un port en vue d'un traitement d'urgence;
- e) rapatrier les gens de mer hospitalisés à l'étranger dès que cela est réalisable, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;
- f) prendre des dispositions visant à apporter une assistance personnelle aux gens de mer pendant leur rapatriement, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;
- g) s'efforcer d'établir des centres sanitaires pour les gens de mer, qui seraient chargés de:
 - i) mener des recherches sur la santé, le traitement médical et les soins de santé préventifs des gens de mer;
 - ii) former le personnel médical et le personnel de santé à la médecine maritime;
- h) collecter et évaluer les statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès des gens de mer et les intégrer dans le système national de statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès couvrant d'autres catégories de travailleurs, en les harmonisant avec ce système;
- i) organiser des échanges internationaux d'informations techniques, de matériel pédagogique et de personnel enseignant ainsi que des cours de formation, des séminaires et des groupes de travail internationaux;
- j) assurer à tous les gens de mer des services de santé et des services médicaux, curatifs et préventifs, qui leur soient spécialement destinés dans les ports ou mettre à leur disposition des services généraux médicaux, de santé et de rééducation;

-
- k) prendre les dispositions nécessaires en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément aux souhaits de leurs parents les plus proches. (C164A13/2)

2. La coopération internationale dans le domaine de la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer devrait se fonder sur des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des consultations entre Membres. (C164A13/3)

B4.1.5 – Personnes à la charge des gens de mer

1. Les Membres devraient adopter des mesures propres à assurer aux personnes à la charge des gens de mer ayant leur domicile sur leur territoire des soins médicaux appropriés et suffisants, en attendant la création d'un service de soins médicaux ouvert aux travailleurs en général et aux personnes à leur charge quand de tels services n'existent pas, et informer le Bureau international du Travail des mesures prises à cet effet.

Réglementation 4.2 – Responsabilité des armateurs

(Voir commentaire 31)

Objet: assurer la protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi

1. Les Membres veilleront à ce que des dispositions conformes au code soient appliquées à bord des navires qui battent leur pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériels de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime [ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat].

2. {La présente réglementation s'applique sans préjudice des dispositions juridiques prévoyant la responsabilité dans d'autres cas en vertu du droit privé.}

Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs

1. Chaque Membre doit adopter une législation disposant que les armateurs des navires battant son pavillon sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes: (C55A2 modifié)

- a) les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et de tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et [la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés] [et l'expiration de l'engagement] [ou résultant de leur emploi entre ces deux dates]; (C55A2/1 a) modifié)
- b) [les armateurs doivent prendre à leur charge la couverture d'assurance requise pour garantir une indemnité [fixée dans la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective] en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer [résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel] survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et [la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés et] l'expiration de l'engagement];
- c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin ailleurs qu'à son domicile, jusqu'à guérison du marin malade

ou blessé, ou jusqu'à constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité;

- d) les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2. La législation nationale peut prévoir que l'assistance à la charge de l'armateur, qu'il s'agisse des soins médicaux, de la nourriture ou du logement, sera limitée à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie. (C55A4/2)

3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer:

- a) la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord (C55A5/1) ou est débarqué en cours de route sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat Membre; (C165A14)
- b) la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoit la législation nationale, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à guérison ou (si l'éventualité se présente plus tôt) aussi longtemps qu'il a droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre compétent. (C55A5/1 modifié; C165A15)

4. La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne pourra être inférieure à [12] [16] semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie. (C55A5/2; C165A14 et 15) [Un Membre peut, si cela est également exigé pour les travailleurs à terre, subordonner le paiement des salaires et autres prestations en espèces à une période d'emploi préalable à la maladie.]

5. La législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour:

- a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire;
- b) un accident ou une maladie imputable à un acte intentionnel, à une faute intentionnelle ou à l'inconduite du malade, du blessé ou du défunt;
- c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement. (C55A2)

6. Dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation. (C55A4 et 10)

7. L'armateur, ou ses représentants, doit prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour faire parvenir ces biens à eux ou à leurs parents les plus proches. (C55A8 modifié)

Principe directeur B4.2 – Responsabilité de l'armateur

1. Le paiement de la totalité du salaire, prévu par le paragraphe 3 a) de la norme A4.2, peut exclure les primes. (C165A14 et 15)

2. La législation ou la réglementation nationale peut également prévoir que l'armateur cessera d'avoir à prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès lors que celui-ci pourra bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime

d'assurance maladie ou d'assurance accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés. (C55A4/3, A5/3)

3. La législation ou la réglementation nationale peut prévoir le remboursement par une institution d'assurance des frais d'inhumation supportés par l'armateur, lorsque le système d'assurance sociale ou de réparation comporte une prestation pour ce genre de frais. (C55A7/2)

*Réglementation 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité
et prévention des accidents*

(Voir commentaire 32)

Objet: faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité

1. Les Membres veilleront à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent leur pavillon bénéficient d'un système de protection de la santé et à ce qu'ils vivent, travaillent et s'entraînent à bord des navires dans un environnement sûr et hygiénique. (fondé sur C164A3)

2. {L'autorité compétente de chaque Membre, en consultation avec les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées et en tenant compte des normes internationales, des codes de pratique et des autres directives applicables, élaborera et promulguera des directives nationales relatives au système de gestion de la sécurité et de la santé à appliquer à bord des navires battant son pavillon. (fondé sur les Principes directeurs de l'OIT concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail, 2001)}

3. Les Membres adopteront des lois, des règlements et d'autres mesures nationales au sujet des questions précisées dans le code, en tenant compte des instruments internationaux applicables et en fixant les normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé et à la prévention des accidents à bord des navires battant leur pavillon.}

*Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité
et prévention des accidents*

1. {Les lois et règlements ou autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la réglementation 4.3 couvriront les sujets suivants:

- a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion des systèmes de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer;
- b) la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;
- c) des programmes à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'à garantir une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé professionnelles, avec la participation des représentants des gens de mer et l'ensemble des autres personnes intéressées à leur mise en œuvre;

-
- d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'investigation et qu'à la notification des accidents professionnels survenus à bord.

2. Les dispositions ci-dessus:

- a) tiendront compte des instruments internationaux applicables qui traitent de la protection de la sécurité et de la santé professionnelles en général, ainsi que de risques particuliers, et traiteront de toutes les questions relatives à la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles d'être appliquées au travail des gens de mer, et particulièrement celles qui sont propres à l'exercice du métier de marin; (C134A4/2 modifié)
- b) indiqueront clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables et au système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles du navire, (C134A5/1 modifié) une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans; et
- c) feront obligation au capitaine de désigner parmi les gens de mer travaillant à bord du navire des personnes chargées d'exercer les fonctions de responsables de la sécurité et de la santé à bord, ainsi que des représentants de la sécurité et de la santé qui siégeront au comité de sécurité et de santé du navire chargé d'assurer l'application effective à bord du système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles du navire et de contrôler l'application permanente du système et des normes visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles. (C134A7 modifié; Code de l'OIT sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et au port, 1996; Principes directeurs de l'OIT concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles, 2001)

3. Les normes visées au paragraphe 3 de la réglementation 4.3 seront examinées et révisées régulièrement, en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, pour tenir compte des changements intervenus dans la technologie et les recherches, afin de garantir une amélioration constante des systèmes de sécurité et de santé professionnelles et d'offrir un environnement professionnel sûr aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre.

4. L'observation des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application du système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles des navires sera réputée équivaloir à l'observation des prescriptions de la présente convention.

5. L'autorité compétente veillera à ce que les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles, et à ce que des statistiques complètes de ces accidents soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les évolutions générales et les risques mis en lumière. (C134A2 et 3 modifié; recommandation concernant la liste des maladies professionnelles et l'enregistrement et la déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles, 2002 (OIT, R194)) Tous les accidents du travail graves devront faire l'objet d'une enquête. (C134A2)

6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé professionnelles viseront à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiendront compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet. (fondé sur le Recueil de directives pratiques du BIT sur la protection des données personnelles des travailleurs, 1997)

7. Les Membres feront obligation aux armateurs, en coopération avec les organisations de travailleurs intéressées, de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer travaillant à bord de leurs navires des risques particuliers rencontrés à bord, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet et par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maximums aux facteurs ambiants nocifs et aux autres risques ou résultats d'une évaluation systématique des risques. (C134A9/2 modifié)

8. L'autorité compétente fera obligation aux armateurs d'utiliser les statistiques émanant de leurs navires et les statistiques générales fournies par l'Etat dont ils battent pavillon pour veiller à ce que l'évaluation et la gestion des risques servent à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles.}

*Principe directeur B4.3 – Protection de la santé et de la sécurité
et prévention des accidents*

**B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail
et les lésions et maladies professionnelles**

1. {Les dispositions visées à la norme 4.3 devraient tenir compte du Recueil de directives pratiques du Bureau international du Travail sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'OIT, des autres normes et directives internationales et des recueils de directives pratiques concernant la protection de la sécurité et de la santé professionnelles, y compris tous niveaux d'exposition qui y figurent.

2. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales et le système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles des navires portent en particulier sur les points suivants:

- a) dispositions générales et dispositions de base;
- b) caractéristiques structurelles du navire;
- c) machines;
- d) {effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord};
- e) {effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord};
- f) {effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas d) et e) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord};
- g) mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
- h) matériel de chargement et de déchargement;
- i) prévention et extinction des incendies;

-
- j) ancrés, chaînes et câbles;
 - k) cargaisons dangereuses et lest;
 - l) équipement de protection individuelle des gens de mer; (C134A4/3 modifié)
 - m) travail dans des espaces confinés;
 - n) {fatigue};
 - o) {effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool};
 - p) {protection et prévention relatives au VIH/SIDA};
 - q) {réponse aux urgences et aux accidents}.

B4.3.2 – {Exposition au bruit}

1. L'autorité compétente de chaque Membre, conjointement avec les organes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, devrait examiner en permanence la question du bruit à bord des navires, en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure du possible, contre les effets nocifs de ce bruit. (fondé sur les textes suivants: R141; Recueil de directives pratiques du BIT sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001; Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires, 1981 (résolution A.468(XII) de l'OMI))

2. Cet examen devrait tenir compte des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires, ainsi que des mesures à prescrire ou à recommander pour réduire le bruit à bord des navires, en vue de protéger les gens de mer. (R141P1 modifié)

3. Les mesures à envisager pour réduire l'exposition au bruit devraient inclure les points suivants:

- a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à un bruit intense comporte pour l'ouïe et la santé et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;
- b) fournir aux gens de mer lorsque nécessaire des {protège-tympons et/ou des couvre-oreilles} {un équipement de protection individuelle} approuvé(s) par l'autorité compétente;
- c) évaluer les risques et réduire l'exposition au bruit dans les cabines, les réfectoires, les salles de récréation, les cuisines et les autres locaux d'équipage:
 - i) en situant ces locaux aussi loin que possible des machines, de la chambre de chauffe et de la timonerie, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage et de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants;
 - ii) en utilisant des matériaux isolés ou d'autres matériaux adaptés, absorbant le bruit, pour la construction et la finition des cloisons, des plafonds et des ponts, à l'intérieur des espaces bruyants, et en recourant à des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines;
- d) lutter contre le bruit dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines par:

- i) la création, lorsque cela est possible, de postes centraux de commande des machines insonorisés à l'usage du personnel de la salle des machines;
- ii) l'isolation, dans la mesure du possible, des postes de travail tels que l'atelier, pour éviter le bruit général de la salle des machines;
- iii) l'adoption de mesures visant à réduire le bruit du fonctionnement des machines. (R141P3)

4. Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'Organisation internationale du Travail relatives aux niveaux d'exposition aux facteurs ambiants sur le lieu de travail, ainsi que, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, [telles qu'indiquées ci-dessous,] et qu'à toute modification ultérieure et qu'à tous instruments supplémentaires relatifs aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires. Un exemplaire de l'instrument applicable [en anglais ou dans la langue de travail du navire] devrait être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer.}

[

	dB(A)
<u>a)</u> <u>Locaux de machines</u>	
<u>Locaux de machines (gardés en permanence)</u>	<u>90</u>
<u>Locaux de machines (non gardés en permanence)</u>	<u>110</u>
<u>Salles de commande des machines</u>	<u>75</u>
<u>Ateliers</u>	<u>85</u>
<u>Locaux de travail non spécifiés</u>	<u>90</u>
<u>[Il conviendrait de porter des protège-tympons lorsque le niveau acoustique est supérieur à 85 dB(A)]</u>	
<u>b)</u> <u>Locaux de navigation</u>	
<u>Passerelle et chambre des cartes</u>	<u>65</u>
<u>Postes d'écoute, y compris ailerons et fenêtres de la passerelle</u>	<u>70</u>
<u>Salles radio</u>	<u>60</u>
<u>Salles radar</u>	<u>65</u>
<u>c)</u> <u>Locaux d'habitation</u>	
<u>Cabines et infirmeries</u>	<u>60</u>
<u>Salles à manger (réfectoires)</u>	<u>65</u>
<u>Salles de loisirs</u>	<u>65</u>
<u>Espaces de plein air réservés aux loisirs</u>	<u>75</u>
<u>Bureaux</u>	<u>65</u>
<u>d)</u> <u>Locaux de service</u>	
<u>Cuisines sans que les appareils de cuisine ne soient en marche</u>	<u>75</u>

<u>Dépenses et offices</u>	<u>75</u>
<u>e) Autres espaces non gardés régulièrement</u>	<u>90</u>
<u>[Il conviendrait de porter des protège-tympans lorsque le niveau acoustique est supérieur à 85 dB(A)]</u>	

]

B4.3.3 – {Exposition aux vibrations

1. L'autorité compétente de chaque Membre, conjointement avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, devrait examiner en permanence la question des vibrations à bord des navires, en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans la mesure du possible, contre les effets nocifs de ces vibrations.

2. Cet examen devrait inclure les effets de l'exposition à des vibrations excessives sur la santé et le confort des gens de mer, ainsi que les mesures à prescrire ou à recommander pour réduire les vibrations à bord des navires, en vue de protéger les gens de mer.

3. Les mesures à envisager pour réduire les vibrations devraient inclure les points suivants:

- a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des vibrations comporte pour leur santé;
- b) fournir aux gens de mer lorsque nécessaire un équipement de protection individuelle approuvé;
- c) évaluer les risques et réduire l'exposition dans les cabines, les réfectoires, les salles de récréation, les cuisines et les autres locaux d'habitation en adoptant des mesures conformes aux orientations fournies par le Recueil de directives pratiques du BIT sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail et ses révisions ultérieures, en tenant compte des différences existant entre l'exposition dans les postes de travail et dans les locaux d'équipage.}

B4.3.4 – Obligations de l'armateur

1. D'une façon générale, toute obligation incombant à l'armateur de fournir du matériel de protection ou d'autres dispositifs de prévention des accidents devrait être assortie de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ce matériel et ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent. (C134A5/2 modifié)

2. Il faudrait aussi tenir compte des articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963, qui disposent, d'une part, que l'employeur doit veiller à ce que les machines soient munies de dispositifs de protection appropriés et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée sans ces dispositifs et, d'autre part, que le travailleur ne doit pas utiliser une machine si les dispositifs de protection dont elle est pourvue ne sont pas en place et ne doit pas rendre inopérants ces dispositifs. (R142P5)

B4.3.5 – Déclaration des accidents du travail et compilation de statistiques

1. Tous les accidents du travail et les maladies professionnelles devraient être signalés pour qu'ils fassent l'objet d'enquêtes et pour que des statistiques détaillées sur ces accidents et ces maladies soient établies, analysées et publiées, en tenant compte des données personnelles des gens de mer concernés. Les rapports ne devraient pas se limiter aux accidents mortels ni aux accidents dans lesquels le navire lui-même est atteint. (C134A2/2 modifié)

2. Les statistiques devraient porter sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents du travail et préciser dans quelle partie du navire l'accident s'est produit, et s'il est survenu en mer ou dans un port. (C134A2/3)

3. Les Membres devraient tenir dûment compte de tout système ou modèle international d'enregistrement des accidents des gens de mer éventuellement établi par l'Organisation internationale du Travail. (R142P2)

B4.3.6 – Enquêtes

1. L'autorité compétente devrait entreprendre une enquête sur les causes et les circonstances de tous les accidents du travail et de toutes les blessures et maladies professionnelles entraînant des pertes de vies humaines ou de graves lésions corporelles, ainsi que sur tous autres accidents spécifiés par la législation ou la réglementation nationale. (C134A2/4)

2. Il faudrait envisager d'inclure les points suivants parmi ceux qui pourraient faire l'objet d'une enquête:

- a) le milieu de travail, par exemple les surfaces de travail, la disposition des machines ainsi que les moyens d'accès et l'éclairage, et les méthodes de travail;
- b) la fréquence des accidents par groupe d'âge;
- c) les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires;
- d) les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement de la charge de travail
- e) les problèmes et les conséquences résultant des progrès techniques, ainsi que de leur influence sur la composition des équipages;
- f) les problèmes résultant de défaillances humaines. (R142P3 modifié)

B4.3.7 – Programmes nationaux de protection et de prévention

1. Afin de disposer d'une base solide pour l'adoption de mesures visant à promouvoir la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et la prévention des accidents qui sont dus aux risques propres au travail maritime, il faudrait entreprendre des recherches sur l'évolution générale ainsi que sur les risques révélés par les statistiques. (C134A3 modifié)

2. La mise en œuvre des programmes de promotion de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents du travail devrait être organisée de telle sorte que l'autorité compétente, les autres organismes intéressés, les armateurs et les gens de mer ou leurs représentants puissent y prendre une part active. (C134A8/2)

3. En particulier, il faudrait créer des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de la prévention des accidents ou des groupes de travail spéciaux et des comités à bord, au sein desquels les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées seraient représentées. (C134A8/3 modifié)

4. Lorsque ces activités sont menées au niveau de la compagnie, il conviendrait d'envisager la représentation des gens de mer à tout comité de sécurité à bord des navires de l'armateur considéré.

B4.3.8 – Programmes de protection et de prévention

1. Il faudrait envisager d'attribuer les fonctions suivantes aux commissions et autres organismes visés au paragraphe 3 de la section B4.3.7 ci-dessus:

- a) l'élaboration de directives et de mesures nationales relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles et de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents;
- b) l'organisation d'une formation et de programmes relatifs à la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et à la prévention des accidents;
- c) l'organisation de la publicité nécessaire en matière de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents, en particulier au moyen de films, d'affiches, d'avis et de brochures;
- d) la distribution de documents et la diffusion de renseignements relatifs à la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.

2. Les personnes chargées de la préparation des textes relatifs aux mesures de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents ou de l'élaboration des pratiques recommandées devraient prendre en considération les règles ou recommandations adoptées par les autorités ou organisations nationales intéressées ou par les organisations maritimes internationales compétentes. (R142P6 modifié)

3. Lors de l'élaboration des programmes de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents, les Membres devraient tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et la santé des gens de mer éventuellement publié par le Bureau international du Travail. (R142P4)

B4.3.9 – Formation relative à la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et à la prévention des accidents du travail

1. Les programmes relatifs à la formation visée au paragraphe 1 a) de la norme A4.3 devraient être périodiquement revus et mis à jour pour tenir compte de l'évolution des types de navires et de leurs dimensions ainsi que des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord. (R142P7)

2. La publicité relative à la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et à la prévention des accidents devrait être permanente. Elle pourrait revêtir les formes suivantes:

- a) films, vues fixes et courts métrages à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, projection de films à bord des navires;

-
- b) affiches apposées à bord des navires;
 - c) insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques de la profession maritime et sur les mesures de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents;
 - d) campagnes spéciales pendant lesquelles divers moyens de publicité sont utilisés pour familiariser les gens de mer avec la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et la prévention des accidents et avec les méthodes de travail offrant toute sécurité.

3. Cette publicité devrait tenir compte du fait que, à bord d'un navire, les gens de mer ont souvent différentes nationalités, langues et habitudes. (R142P8)

B4.3.10 – Education des jeunes gens de mer en matière de sécurité et de santé

1. Les règlements sur la sécurité et la santé devraient viser toutes dispositions générales concernant les examens médicaux, avant l'entrée en fonctions et en cours d'emploi, ainsi que la prévention des accidents et la protection de la santé au travail, qui sont applicables aux activités des gens de mer; ils devraient préciser en outre les mesures propres à réduire au maximum les risques professionnels auxquels sont exposés les jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions. (R153P8)

2. Les règlements devraient établir des restrictions empêchant que des jeunes gens de mer qui ne seraient pas reconnus comme pleinement qualifiés à cet égard par l'autorité compétente exécutent, sans contrôle ni instruction appropriée, certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou d'atteinte à leur santé ou à leur développement physique, ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou de qualification. Les autorités compétentes pourraient prendre en considération, en particulier, les tâches comportant:

- a) le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds;
- b) le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des caissons étanches;
- c) les travaux entraînant l'exposition à des bruits ou à des vibrations dont l'intensité atteint des niveaux nocifs;
- d) la conduite d'engins de levage ou d'autres équipements ou outils non manuels, ou la signalisation aux conducteurs d'équipements de ce genre;
- e) la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage;
- f) le gréement;
- g) le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps;
- h) le poste d'homme de quart pendant la nuit;
- i) l'entretien de l'équipement électrique;
- j) le contact avec des matières pouvant être nuisibles ou des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques et l'exposition à des rayonnements ionisants;

-
- k) le nettoyage des appareils de cuisine;
 - l) la manipulation ou la responsabilité des chaloupes. (R153P9)

3. Des mesures pratiques devraient être prises par les autorités compétentes, ou par l'intermédiaire d'organismes appropriés, pour informer les jeunes gens de mer au sujet de la prévention des accidents et de la protection de leur santé à bord des navires, notamment au moyen de cours et de campagnes publicitaires officielles de prévention des accidents à l'intention des jeunes, ainsi que d'une instruction professionnelle et d'une surveillance des jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions à bord. (R153P10 modifié)

4. Les programmes d'éducation et de formation des jeunes gens de mer, tant à terre qu'à bord, devraient prévoir un enseignement sur les dangers que l'abus d'alcool, de drogues et des autres substances particulièrement nocives peuvent avoir sur leur santé et leur bien-être, ainsi que sur les risques et problèmes posés par le VIH/SIDA et les activités dangereuses pour la santé. (R153P11 modifié)

B4.3.11 – Coopération internationale

1. Les Membres, au besoin avec l'assistance d'organismes intergouvernementaux et d'autres organisations internationales, devraient s'efforcer conjointement de parvenir à la plus grande uniformité possible de l'action visant à protéger la sécurité et la santé professionnelles et à prévenir les accidents.

2. Lors de l'élaboration des programmes de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents du travail adoptés en application des dispositions de la norme A4.3, les Membres devraient tenir dûment compte des recueils de directives pratiques publiés par le Bureau international du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales de normalisation.

3. Les Membres devraient également tenir compte de la nécessité d'une coopération internationale en vue d'une action continue pour la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et la prévention des accidents du travail; cette coopération pourrait revêtir les formes suivantes:

- a) accords bilatéraux ou multilatéraux visant à uniformiser les normes et les dispositifs de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents;
- b) échanges de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de promouvoir la sécurité et la santé professionnelles et de prévenir les accidents;
- c) assistance en matière d'essais de matériel et d'inspection, conformément aux dispositions du pays d'immatriculation du navire;
- d) collaboration lors de l'établissement et de la diffusion des dispositions, des règles ou des manuels relatifs à la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et à la prévention des accidents;
- e) collaboration pour la mise au point et l'utilisation du matériel de formation;
- f) mise en commun des moyens matériels ou assistance mutuelle pour la formation des gens de mer dans le domaine de la protection de la sécurité et de la santé professionnelles, de la prévention des accidents et des méthodes de travail offrant toute sécurité. (R142P9 modifié)

Réglementation 4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre

(Voir commentaire 33)

Objet: garantir aux gens de mer l'accès à des installations et services à terre afin d'assurer leur santé et leur bien-être lorsqu'ils travaillent à bord d'un navire

1. Les Membres veilleront à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Ils se chargeront aussi de promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le code, dans des ports déterminés en vue de fournir aux gens de mer à bord des navires ancrés dans ces ports l'accès à des installations et services de bien-être adéquats. (fondé sur C163A2/1)

2. Les responsabilités des Membres concernant les installations à terre telles que les installations et services culturels, de bien-être, de loisirs et d'information, sont énoncées dans le code.

Norme A4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre

1. Les Membres exigeront que les installations de bien-être existant sur leur territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils travaillent. (C163A3/1 modifié)

2. Les Membres doivent promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés du pays et déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, quels sont les ports appropriés. (C163A3/2 modifié)

3. Les Membres doivent favoriser la création de comités de bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et de l'exploitation, ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes. (C163A5)

Principe directeur B4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre

B4.4.1 – Responsabilités des Membres

1. Les Membres devraient prendre des mesures pour que des installations et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans des ports d'escale déterminés et qu'une protection adéquate leur soit assurée dans l'exercice de leur profession.

2. Dans la mise en œuvre de ces mesures, les Membres devraient tenir compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé et de loisirs, surtout à l'étranger et à leur arrivée dans des zones d'hostilités. (R173P3)

3. Les dispositions prises pour le contrôle des installations et services de bien-être devraient prévoir la participation des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, s'il en existe. (R173P4).

4. Les Membres devraient prendre des mesures visant à accélérer la libre circulation entre les navires, les organisations centrales d'approvisionnement et les institutions consacrées au bien-être de tout le matériel nécessaire, tel que films, livres,

journaux, équipement sportif, à l'usage des gens de mer, tant à bord de leur navire que dans les centres à terre. (R138P14)

5. Les Membres devraient coopérer entre eux en vue de promouvoir le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Cette coopération devrait comprendre les mesures suivantes:

- a) des consultations entre les autorités compétentes en vue d'offrir des installations et services de bien-être aux gens de mer, dans les ports et à bord des navires, ou de les améliorer;
- b) des accords sur la mise en commun de ressources et la fourniture conjointe d'installations de bien-être dans les grands ports de façon à éviter les doubles emplois inutiles;
- c) l'organisation de compétitions sportives internationales et l'encouragement des gens de mer à participer à des activités sportives;
- d) l'organisation de séminaires internationaux sur la question du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. (R173P6)

B4.4.2 – Installations et services de bien-être dans les ports

1. Les Membres devraient offrir les installations et services de bien-être nécessaires dans des ports appropriés du pays ou veiller à ce qu'ils soient offerts.

2. Les installations et services de bien-être devraient être fournis, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par une ou plusieurs des institutions suivantes:

- a) les pouvoirs publics;
- b) les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, s'il en existe, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord;
- c) des organisations bénévoles. (R173P8/1)

3. Les installations nécessaires de bien-être et de loisirs devraient être créées ou développées dans les ports. Elles devraient comprendre:

- a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins;
- b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions;
- c) des installations pédagogiques;
- d) le cas échéant, des installations permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

4. Ces installations pourraient être fournies en mettant à la disposition des gens de mer, selon leurs besoins, les installations destinées à un usage plus général. (R173P12)

5. Lorsqu'un grand nombre de gens de mer appartenant à différentes nationalités ont besoin, dans un port déterminé, de certaines installations telles qu'hôtels, clubs ou installations sportives, les autorités ou les institutions compétentes de leurs pays d'origine et Etats du pavillon ainsi que les associations internationales intéressées devraient procéder à des consultations et coopérer entre elles, de même qu'avec les autorités et les institutions

compétentes du pays dans lequel le port est situé, en vue de mettre leurs ressources en commun et d'éviter les doubles emplois inutiles. (R173P13)

6. Il devrait y avoir des hôtels ou foyers adaptés aux besoins des gens de mer, là où la nécessité s'en fait sentir; ils devraient offrir des services équivalant à ceux d'un hôtel de bonne classe et devraient, autant que possible, être bien situés et ne pas se trouver à proximité immédiate des docks. Ces hôtels ou foyers devraient être soumis à un contrôle approprié, les prix devraient être raisonnables et, lorsque cela est nécessaire et réalisable, des dispositions devraient être prises pour permettre de loger les familles des gens de mer. (R138P9, R173P11)

7. Ces installations devraient être ouvertes aux gens de mer de toutes nationalités, sans distinction de couleur, de race ou de confession. Sans contrevenir de quelque manière que ce soit à ce principe, il pourrait être nécessaire, dans certains ports, de prévoir plusieurs types d'installations d'un niveau comparable mais adaptées aux coutumes et aux besoins des différents groupes de gens de mer. (R138P10)

8. Des dispositions devraient être prises pour que, dans la mesure où cela est nécessaire, du personnel qualifié soit employé à plein temps, en plus d'éventuels agents bénévoles, pour la gestion des installations et services de bien-être des gens de mer. (R173P8/2)

B4.4.3 – Conseils du bien-être

1. Il conviendrait de créer, selon le cas au niveau du port ou au niveau régional ou national, des conseils du bien-être ayant notamment pour fonction:

- a) de s'assurer que les installations de bien-être sont toujours adéquates et de déterminer s'il convient d'en créer d'autres ou de supprimer celles qui sont sous-utilisées;
- b) d'aider et de conseiller ceux à qui il incombe de fournir des installations de bien-être et d'assurer une coordination entre eux.

2. Les conseils du bien-être devraient compter parmi leurs membres des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, des autorités compétentes et, le cas échéant, d'organisations bénévoles et d'organismes sociaux.

3. Selon les circonstances, les consuls des Etats maritimes et les représentants locaux des organismes de bien-être étrangers devraient être associés aux travaux des conseils de bien-être portuaires, régionaux ou nationaux, conformément à la législation nationale. (R173P9)

B4.4.4 – Financement des installations de bien-être

1. [La norme A4.4 ne doit pas s'entendre comme imposant aux Membres une obligation quelconque de fournir un appui financier pour les installations de bien-être dans les ports.]

2. Conformément aux conditions et à la pratique nationales, un appui financier devrait provenir d'une ou de plusieurs des sources suivantes:

- a) subventions publiques;
- b) taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes;
- c) contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations;

d) contributions volontaires d'autres sources.

3. Lorsque des impôts, taxes et autres droits spéciaux sont prévus afin de financer les services de bien-être, ils ne devraient être employés qu'aux fins pour lesquelles ils sont levés. (R173P10)

B4.4.5 – Diffusion d'informations et mesures de facilitation

1. Les gens de mer devraient recevoir des informations sur tous les moyens à la disposition du public dans les ports d'escale – notamment les moyens de transport, les services de bien-être, les services récréatifs et éducatifs et les lieux de culte – ainsi que sur ceux qui leur sont spécialement destinés.

2. Des moyens de transport adéquats à prix modique devraient être disponibles à tout moment raisonnable lorsque cela est nécessaire pour permettre aux gens de mer de se rendre en ville à partir d'endroits bien situés dans la zone portuaire. (R173P15)

3. Les autorités compétentes devraient prendre les mesures nécessaires pour faire connaître aux armateurs ainsi qu'aux gens de mer arrivant dans un port toute loi ou coutume spéciale dont la violation pourrait entraîner la privation de liberté. (R173P18)

4. Les autorités compétentes devraient doter les zones portuaires et les routes d'accès aux ports d'un éclairage suffisant et de panneaux indicateurs et y faire effectuer des patrouilles régulières en vue d'assurer la protection des gens de mer. (R173P19)

B4.4.6 – Gens de mer dans un port étranger

1. En vue de protéger les gens de mer qui se trouvent dans un port étranger, il conviendrait de prendre des mesures tendant à faciliter:

a) l'accès à leurs consuls;

b) une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.

2. Le cas des gens de mer détenus dans un port étranger doit être traité rapidement, conformément à la procédure légale, et les intéressés doivent bénéficier de la protection consulaire appropriée.

3. Lorsqu'un marin est arrêté, pour quelque raison que ce soit, sur le territoire d'un Membre, l'autorité compétente devrait, si le marin le demande, en informer immédiatement l'Etat du pavillon ainsi que l'Etat dont le marin est ressortissant. L'autorité compétente devrait rapidement informer le marin de son droit de présenter une telle demande. L'Etat dont le marin est ressortissant devrait informer rapidement la famille du marin. Si un marin est incarcéré, le Membre devrait autoriser les agents consulaires de ces Etats à le voir immédiatement et à lui rendre visite régulièrement par la suite aussi longtemps qu'il sera incarcéré.

4. Toute l'assistance pratique possible devrait être donnée aux gens de mer restés dans un port étranger en attendant leur rapatriement.

5. Lorsque des gens de mer tardent à être rapatriés, l'autorité compétente devrait veiller à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'Etat du pavillon en soit informé immédiatement. (R173P21)

6. Les Membres devraient, chaque fois que cela est nécessaire, prendre des mesures pour protéger les gens de mer des agressions et autres actes illégaux lorsque le navire se trouve dans leurs eaux territoriales et en particulier aux abords des ports. (R173P22)

7. Les responsables dans les ports et à bord des navires devraient faire tout leur possible pour permettre aux gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port. (R173P27)

Réglementation 4.5 – Sécurité sociale

(Voir commentaire 34 et addendum)

Objet: garantir l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale

1. [Les Membres doivent veiller à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par leur législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables visées au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

2. Les Membres s'engagent à prendre des mesures, en fonction de leur situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour assurer progressivement une protection de sécurité sociale complète aux gens de mer.

3. Les Membres doivent veiller à ce que les gens de mer qui sont soumis à leur législation de la sécurité sociale et, dans la mesure prévue par leur législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

Norme A4.5 – Sécurité sociale

1. Les branches à prendre en considération pour assurer progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la réglementation 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les pensions de retraite, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants, qui complètent la protection prévue par les réglementations 4.1 (soins médicaux) et 4.2 (responsabilité des armateurs), ainsi que par d'autres titres de la présente convention.

2. Lors de la ratification, la protection à assurer par chaque Membre, conformément au paragraphe 1 de la réglementation 4.5, devra inclure au moins trois des neuf branches énumérées au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Les Membres prendront des mesures, en fonction de leur situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 ci-dessus à tous les gens de mer résidant habituellement sur leur territoire. Cette responsabilité pourra être assurée, par exemple, par la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou par la mise en place de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie sera au moins égale à celle dont bénéficient les personnes travaillant à terre sur le territoire du Membre concerné.

4. Les responsabilités des Membres concernant les gens de mer à bord des navires qui battent leur pavillon comprennent celles prévues par les réglementations 4.1 et 4.2, ainsi que par les dispositions correspondantes du code et par les dispositions inhérentes à leurs obligations générales en vertu du droit international.

5. Les Membres examineront les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 de la présente

norme, des avantages comparables seront offerts aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

6. La protection prévue au paragraphe 1 de la réglementation 4.5 peut, selon le cas, figurer dans des lois ou des règlements, des régimes privés, des accords collectifs ou dans une combinaison de ces différents types de texte.

7. Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres devront s'efforcer de garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale qui ont été acquis ou sont en train d'être acquis par tous les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence, et de coopérer, s'il y a lieu, avec les autres Membres à la gestion des systèmes relatifs au maintien de ces droits.

8. Les Membres doivent définir des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.

9. Chaque Membre devra, lors de la ratification, préciser les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 ci-dessus. Lorsqu'il assurera par la suite la couverture d'une ou de plusieurs des autres branches énumérées au paragraphe 1 ci-dessus, il en informera le Directeur général du Bureau international du Travail, lequel tiendra un registre de ces avis, qu'il mettra à la disposition de toutes les parties intéressées.

10. Les rapports établis par le Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail contiendront également des informations relatives aux mesures prises conformément au paragraphe 2 de la réglementation 4.5 pour étendre la protection à d'autres branches.

Principe directeur B4.5 – Sécurité sociale

1. La protection devant être assurée lors de la ratification, conformément au paragraphe 2 de la norme A4.5, devrait porter au minimum sur les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle.

2. Dans les cas mentionnés au paragraphe 5 de la norme A4.5, des avantages comparables pourront être fournis par voie d'assurance, d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres moyens adaptés, en tenant compte des dispositions des accords de négociation collective applicables. Lorsque de telles mesures sont adoptées, les gens de mer auxquels elles s'appliquent devraient être informés des modalités selon lesquelles la protection assurée par les diverses branches de la sécurité sociale sera fournie.

3. Lorsque les gens de mer sont soumis à plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, les Membres concernés devraient coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le fait de savoir quelle est la législation dont le type et le niveau de protection est le plus favorable aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.

4. Les règles à définir au titre du paragraphe 8 de la norme A4.5 devraient être conçues de manière à couvrir tous les différends relatifs aux réclamations des gens de mer intéressés, quelle que soit la manière dont la couverture est assurée.

5. En principe, tous les gens de mer employés à bord d'un navire qui bat le pavillon d'un Membre devraient être admis à bénéficier des mêmes branches de la sécurité sociale que les gens de mer qui résident sur le territoire de ce Membre et y sont assurés. Chaque

Membre devrait s'efforcer de prendre toutes les mesures pour appliquer ce principe, selon sa situation nationale.

6. Le contrat d'engagement devrait préciser les modalités selon lesquelles la protection assurée par les différentes branches de la sécurité sociale sera fournie à l'intéressé par l'armateur, ainsi que toute autre information utile dont dispose celui-ci, comme les déductions obligatoires du salaire du marin et des cotisations de l'armateur qui peuvent être opérées, conformément aux prescriptions des organes autorisés qui ont été spécifiés, dans le cadre des régimes nationaux de sécurité sociale applicables.

7. Lorsqu'il exerce sa juridiction dans le domaine des questions sociales, le Membre dont le navire bat pavillon devrait s'assurer que les obligations des armateurs en matière de protection sociale sont respectées, notamment en ce qui concerne le versement des cotisations aux régimes de sécurité sociale.]

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

(Voir commentaire 35)

1. Les réglementations qui figurent sous ce titre explicitent la responsabilité de chaque Membre de respecter et de faire appliquer pleinement les principes et droits définis dans les articles ainsi que les obligations spécifiques mentionnées sous les titres 1, 2, 3 et 4.

2. Les paragraphes 3 et 4 de l'article VI, qui autorisent l'application des dispositions de la partie A du code par des dispositions équivalentes en substance, ne s'appliquent pas à la partie A du code relevant du présent titre.

3. [Les dispositions de la partie A du code relevant du présent titre ne peuvent être amendées que par la procédure indiquée à l'article XIV. La partie B et les annexes à la partie A peuvent aussi être amendées comme prévu à l'article XV.]

4. Conformément au paragraphe 2 de l'article VI de la présente convention, chaque Membre doit s'acquitter des responsabilités qui lui incombent en application des réglementations de la manière indiquée dans les normes correspondantes de la partie A du code en tenant compte dûment des principes directeurs correspondants de la partie B du code.

Réglementation 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon

(Voir commentaire 36)

Objet: garantir que chaque Membre assume les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon

Réglementation 5.1.1 – Principes généraux

1. {Chaque Membre doit veiller à ce que la présente convention soit appliquée à bord des navires battant son pavillon.}

2. Les Membres doivent instaurer un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux réglementations 5.1.3 et 5.1.4, en vue de garantir que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la présente convention à bord des navires battant leur pavillon.

3. {Aux fins de l'instauration d'un système efficace pour l'inspection et la certification des conditions du travail maritime, les Membres pourront le cas échéant autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes {(y compris ceux d'un autre Membre ayant ratifié la présente convention, si celui-ci y consent)} dont ils reconnaissent la compétence et l'indépendance en vue de la réalisation d'inspections et/ou la délivrance de certificats. Dans tous les cas, les Membres conserveront la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant leur pavillon.}

4. Le certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail, attestera, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'Etat du pavillon et que les prescriptions de la présente convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée.

5. Des informations sur le système mentionné au paragraphe 2, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, doivent figurer dans les rapports soumis par le

Membre au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

Norme A5.1.1 – Principes généraux

1. Chaque Membre doit définir des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

2. Chaque Membre doit exiger qu'un exemplaire de la présente convention soit tenu à disposition à bord de tous les navires battant son pavillon.

B5.1.1 – Principes généraux

1. L'autorité compétente de chaque Membre devrait prendre les dispositions nécessaires pour favoriser une coopération efficace entre les institutions publiques et les autres organismes intéressés par les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires. (R185P1 modifié)

2. En vue d'assurer plus efficacement la coopération entre les inspecteurs, les armateurs, les gens de mer et leurs organisations respectives et afin de maintenir ou d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer, l'autorité compétente devrait consulter à intervalles réguliers les représentants desdites organisations quant aux meilleurs moyens d'atteindre ces objectifs. Les modalités de ces consultations devraient être déterminées par l'autorité compétente du Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer. (R185P2)

Réglementation 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

(Voir commentaire 36, point 5)

1. {L'autorité compétente du Membre doit avoir établi que les institutions publiques ou autres organismes mentionnés au paragraphe 3 de la réglementation 5.1.1 (désignés ci après comme les «organismes reconnus») sont conformes aux prescriptions du code quant à leur compétence et leur indépendance. Les fonctions d'inspection ou de certification que les organismes reconnus pourront être autorisés à assurer devront relever des activités pour lesquelles le code dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu.

2. La liste des différents organismes reconnus, avec indication dans chaque cas des fonctions que ceux-ci ont été autorisés à assurer, doit être tenue à disposition.

3. Les rapports mentionnés au paragraphe 5 de la réglementation 5.1.1 devront contenir des informations relatives à l'organisme ou aux organismes en question, à la portée des pouvoirs qui leur sont concédés et aux dispositions prises par le Membre pour assurer que les activités autorisées sont menées à bien de façon complète et efficace.}

Norme A5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

1. {Aux fins d'une habilitation telle que prévue au paragraphe 1 de la réglementation 5.1.2, l'autorité compétente doit examiner la compétence de l'organisme intéressé et vérifier que celui-ci a établi:

a) qu'il dispose du savoir-faire nécessaire dans les domaines applicables de la présente convention ainsi que d'une connaissance suffisante de l'exploitation des navires, y compris en ce qui concerne les conditions minimales requises pour le travail à bord

d'un navire, les conditions d'emploi, le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table et, enfin, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être [et la protection sociale];

- b) qu'il est en mesure de maintenir et d'améliorer le niveau de compétence de son personnel;
- c) qu'il a une connaissance suffisante des dispositions de la convention ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internationaux pertinents;
- d) que sa taille, sa structure, son expérience et ses moyens correspondent au type et à la portée de l'autorisation. }

2. [Toute autorisation accordée en matière d'inspection doit au moins habiliter l'organisme à exiger la correction des défauts qu'il aura constatés quant aux conditions de travail et de vie des gens de mer et à effectuer des inspections si l'Etat du port le lui demande.] (Convention SOLAS, chap.1, règle 6, modifié).

3. Le Membre doit établir un système propre à garantir l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, ainsi que des procédures régissant la communication avec de tels organismes et le contrôle de leur action, y compris en veillant à ce que les intéressés soient informés de l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux. }

B5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

1. {Le Membre devrait exiger de l'autorité compétente qu'elle signe avec tous les organismes qu'elle aura reconnus en vue d'une habilitation un accord écrit. Cet accord devrait notamment porter sur les aspects suivants:

- a) champ d'application;
- b) objet;
- c) conditions générales;
- d) exécution des fonctions couvertes par l'habilitation;
- e) base juridique des fonctions couvertes par l'habilitation;
- f) communication de rapports à l'autorité compétente;
- g) notification de l'habilitation par l'autorité compétente à l'organisme reconnu;
- h) contrôle par l'autorité compétente des activités déléguées à l'organisme reconnu.

2. L'organisme demandant à être reconnu devrait établir qu'il a la compétence et la capacité nécessaires, sur le plan technique et administratif et en matière de gestion, pour assurer la prestation d'un service de qualité dans les délais prescrits.

3. Aux fins de l'évaluation des moyens dont dispose un organisme donné, l'autorité compétente devrait vérifier que celui-ci:

- a) dispose d'un personnel technique, de gestion et d'appui adéquat;
- b) dispose pour prêter les services requis d'administrateurs qualifiés, en nombre suffisant, et répartis de sorte assurer une couverture géographique satisfaisante;

-
- c) a apporté la preuve de sa capacité à fournir des services de qualité dans les délais prescrits;
- d) est indépendant et disposé à rendre compte de son action.

4. Le Membre devrait élaborer un système pour la qualification des travailleurs employés par l'organisme en qualité d'inspecteurs de sorte à garantir la mise à jour régulière de leurs connaissances et compétences.

5. Le Membre devrait tenir des registres des services rendus par les organismes reconnus de sorte à pouvoir établir que ceux-ci ont agi conformément aux normes applicables pour les aspects couverts par leurs services.

6. Lors de l'élaboration des procédures de contrôle mentionnées au paragraphe 3 de la norme A5.1.2, le Membre devrait tenir comptes des Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration adoptées au sein de l'Organisation maritime internationale.}

*Réglementation 5.1.3 – Certificat de travail maritime
et déclaration de conformité du travail*

(Voir commentaire 36, point 7)

1. Les Membres doivent exiger des navires battant leur pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer le respect permanent des dispositions adoptées, mesures qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail dont il est question au paragraphe 2, ont fait l'objet d'une inspection et sont conformes aux prescriptions de la législation nationale ou autres dispositions visant l'application de la convention.

2. Les Membres doivent exiger des navires battant leur pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour en outre une déclaration de conformité du travail mentionnant les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer et énonçant les mesures adoptées par l'armateur pour garantir le respect de ces prescriptions sur le navire ou les navires considérés.

3. Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail doivent être conformes au modèle prescrit par le code.

4. {Lorsque l'autorité compétente du Membre ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet a vérifié par une inspection qu'un navire battant le pavillon du Membre dont il relève respecte ou continue de respecter les normes de la présente convention, il doit délivrer ou renouveler le certificat de travail maritime correspondant [et l'enregistrer]. (Convention SOLAS modifiée; Convention MARPOL)}.

5. Des prescriptions détaillées concernant le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail, notamment une liste des points devant faire l'objet d'une inspection et être approuvés, sont énoncées dans le code.

*Norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime
et déclaration de conformité du travail*

1. {Le certificat de travail maritime sera délivré au navire par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet pour une durée n'excédant pas

cinq ans. La liste des points qui doivent être contrôlés et jugés conformes à la législation nationale ou autres dispositions visant l'application des prescriptions de la présente convention pour ce qui touche aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord avant qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré figure à l'annexe A5-I.

2. La validité du certificat de travail maritime sera assujettie à la réalisation d'une inspection intermédiaire, effectuée par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet, qui aura pour objet de vérifier que les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention sont toujours respectées. Si seule une inspection intermédiaire est effectuée alors que le certificat de travail maritime a une durée de validité de cinq ans, cette inspection aura lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du document. L'inspection intermédiaire sera tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat. Le certificat de travail maritime sera visé sous réserve d'une inspection intermédiaire favorable.

3. Indépendamment du paragraphe 1 ci-dessus, lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime sera valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat de travail maritime en cours.

4. Lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime sera valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de cette même date.

5. Le certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire:

- a) aux nouveaux navires à la livraison;
- b) lorsqu'un navire change de pavillon;
- c) [lorsqu'un armateur reprend à son compte l'exploitation d'un navire].

6. Le certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas [trois] [six] mois par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet.

7. Les certificats de travail maritime provisoires ne pourront être délivrés qu'une fois qu'il aura été établi que:

- a) la conformité du navire avec les prescriptions relatives au logement relevant du titre 3 de la présente convention a été contrôlée;
- b) l'armateur est parvenu à prouver à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions de la convention;
- c) le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations en matière de mise en œuvre;
- d) [les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail].

8. La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire sera assujettie à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au paragraphe 1 de la présente norme. Aucun nouveau certificat provisoire ne pourra être délivré après la période initiale de [trois] [six] mois mentionnée au paragraphe 6 ci-dessus. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

9. Le certificat de travail maritime, le certificat de travail maritime provisoire et la déclaration de conformité du travail seront établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5-II.

10. La déclaration de conformité du travail sera annexée au certificat de travail maritime. Elle comprendra trois parties:

- a) La partie I sera établie par l'autorité compétente; elle consistera en un récapitulatif des points qui doivent être contrôlés en application du paragraphe 1 ci-dessus et mentionnera toute disposition équivalente en substance telle qu'évoquée au paragraphe 3 de l'article VI de la présente convention.
- b) La partie II sera également établie par l'autorité compétente. Elle énoncera les prescriptions nationales applicables concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires en question, y compris les prescriptions visant spécifiquement les navires d'une catégorie donnée.
- c) La partie III sera établie par l'armateur et approuvée par l'autorité compétente [ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet]. Y seront décrites:
 - i) les mesures adoptées par l'armateur pour satisfaire aux prescriptions nationales établies dans la partie II de la déclaration sur le navire en question;
 - ii) les mesures devant être adoptées par l'armateur pour garantir le respect permanent des dispositions, y compris pour ce qui touche à la vérification en la matière et, le cas échéant, la tenue de registres, sur le navire dans l'intervalle entre deux inspections.

11. Lorsque la partie III de la déclaration de conformité du travail est établie pour la première fois par l'armateur pour un navire donnée, elle doit être signée et soumise pour examen à l'autorité compétente {ou à l'organisme reconnu} qui déterminera:

- a) si les mesures mentionnées dans la déclaration qui ont été adoptées pour satisfaire aux prescriptions nationales sont adéquates et, après inspection des conditions de travail et de vie à bord, s'il apparaît qu'elles ont été dûment appliquées;
- b) si les mesures proposées en vue du respect permanent des prescriptions nationales sont adéquates;
- c) si les mesures proposées garantissent une amélioration continue.

12. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications seront consignés, de même que la date à laquelle il aura été constaté qu'il a été remédié à ces défauts. Ces informations seront soit transcrites sur la déclaration de conformité du travail, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale.

13. Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail, et leur traduction en anglais lorsque l'original n'est pas dans cette langue, doit être conservé à bord et affiché bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Copie de ces documents sera communiquée aux gens de mer, inspecteurs de l'Etat du pavillon, fonctionnaires autorisés de l'Etat du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande, conformément à la législation nationale.

14. L'obligation relative à la production d'une traduction en anglais ne concerne pas les navires qui ne sortent pas des eaux territoriales.

15. Tout certificat établi en application des paragraphes 1 ou 5 perd sa validité:

- a) si les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés au paragraphe 2;
- b) si le certificat n'est pas visé conformément aux dispositions du présent titre;
- c) s'il y a transfert du pavillon du navire;
- d) [lorsqu'un armateur reprend à son compte l'exploitation d'un navire].

16. Dans le cas mentionné au paragraphe 15 c) [ou d)], le nouveau certificat ne peut être délivré que si l'autorité compétente ou l'organisme reconnu habilité à cet effet est pleinement convaincu que le navire est conforme aux prescriptions du présent titre. Si les deux Etats intervenant dans un cas tel que mentionné au paragraphe 15 c), ont ratifié la présente convention, l'Etat dont le navire était autorisé à battre pavillon précédemment devra, dans les meilleurs délais, communiquer à l'autorité compétente [ou à l'organisme reconnu] de l'autre Membre copie des certificats et de la déclaration conservés par le navire avant le transfert de pavillon et, le cas échéant, copie des rapports d'inspection pertinents si l'autorité compétente [ou l'organisme reconnu] en fait la demande dans les trois mois suivant la date du transfert.

17. L'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet annulera le certificat de travail maritime s'il apparaît que le navire intéressé n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention et que les mesures prescrites en vue de remédier à la situation n'ont pas été mises en œuvre à bord.}

B5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail

1. L'énoncé des prescriptions nationales devant figurer dans la partie II de la déclaration de conformité du travail devrait être complet et rendre compte de l'essentiel des dispositions applicables de la législation nationale régissant les conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacun des aspects généraux énumérés à l'annexe A5-I. La référence précise des dispositions législatives devrait figurer dans cet énoncé ou y être annexée.

2. Les mesures mentionnées dans la partie III de la déclaration de conformité du travail devraient notamment indiquer à quelles occasions il sera vérifié que certaines prescriptions nationales continuent d'être respectées, les personnes devant procéder à la vérification, les registres devant être tenus ainsi que les procédures devant être suivies si un défaut de conformité est constaté. La partie III peut se présenter sous des formes diverses. Elle pourra renvoyer à une documentation plus générale portant sur les politiques et procédures relatives à d'autres aspects du secteur maritime [comme les documents requis par le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) ou les informations requises

en application de la règle 5 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS, qui porte sur la fiche synoptique continue des navires].

3. {Le navire devrait notamment demeurer conforme aux prescriptions internationales générales faisant obligation à l'armateur et au capitaine de se tenir informés des derniers progrès réalisés en matière technologique et scientifique en ce qui concerne l'aménagement du lieu de travail, compte tenu des dangers inhérents au travail des gens de mer, et d'informer en conséquence les représentants des gens de mer qui font usage de leur droit de participation, en garantissant ce faisant le renforcement du niveau de protection des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord.}

4. Il importe par-dessus tout que la déclaration de conformité du travail soit libellée en des termes clairs choisis en vue d'aider tous les intéressés – notamment inspecteurs nationaux, fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et gens de mer – à vérifier que les prescriptions sont bien observées.

5. L'annexe B5-I présente un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration de conformité du travail.

Réglementation 5.1.4 – Inspection et mise en application

(Voir commentaire 36, point 8)

1. Chaque Membre doit vérifier, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la présente convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale.

2. Le code contient des prescriptions détaillées au sujet du système d'inspection et de mise en application mentionné au paragraphe 1.

Norme A5.1.4 – Inspection et mise en application

1. {Chaque Membre doit disposer d'un système d'inspections régulières des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant son pavillon (C178A2/1 modifié) pour vérifier notamment que les mesures relatives aux conditions de travail et de vie énoncées dans la déclaration de conformité du travail sont suivies et que les prescriptions de la présente convention sont respectées.}

2. L'autorité compétente du Membre désignera des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en application du paragraphe 1. (C178A4 et A2/3 modifié) {Lorsque des organismes reconnus ont été habilités à mener à bien des inspections, le Membre doit exiger que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donner aux intéressés l'autorité légale qui leur est nécessaire pour exercer leurs fonctions.}

3. Les dispositions nécessaires doivent être prises pour garantir que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification et assurer la conformité susvisées. (fondé en partie sur C178A4)

4. Les inspections auront lieu à des intervalles conformes aux prescriptions de la norme A5.1.3. Ces intervalles ne devront en aucun cas excéder trois ans. (C178A3/1 modifié)

5. Si un Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la présente convention ou qu'il y a de sérieux défauts dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail, il devra prendre les dispositions nécessaires pour faire le jour sur la question et garantir que des mesures sont prises pour remédier aux défauts constatés. (C178A3/2)

6. Les Membres doivent formuler des règles adaptées, dont ils assureront l'application effective, en vue de garantir que les inspecteurs jouissent d'un statut et de conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure induue.

7. Les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires quant aux tâches à accomplir et munis des pouvoirs appropriés, seront autorisés:

- a) à monter à bord des navires battant le pavillon du Membre;
- b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées;
- c) [à exiger qu'il soit remédié aux défauts et à interdire, sous réserve de tout droit de recours devant l'autorité administrative ou l'autorité judiciaire, à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les dispositions nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire qu'un défaut constitue un danger significatif pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer. (C178A5/2 modifié)] [à exiger qu'il soit remédié aux défauts de conformité et à interdire, sous réserve de tout droit de recours devant l'autorité administrative ou l'autorité judiciaire, à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire qu'un cas de défaut de conformité constitue une violation grave des droits des gens de mer tels que prévus par la présente convention ou représente un danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer. (C178A5/2 modifié)]

8. Les inspecteurs auront la faculté de donner des avertissements et des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites (C178A7/2) lorsque le manquement constaté ne met en danger ni la sécurité, ni la santé, ni la sûreté des gens de mer concernés et lorsqu'il n'existe pas d'antécédents de violations analogues. Les cas dans lesquels il a été fait usage de cette faculté seront consignés.

9. Les inspecteurs doivent tenir confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des défauts de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives, et s'abstenir de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte.

10. Les inspecteurs doivent, pour toute inspection effectuée, soumettre un rapport à l'autorité compétente. Une copie de ce rapport, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, sera remise au capitaine et une autre sera affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et communiquée à leurs représentants si ceux-ci en font la demande. (C178A9/1)

11. L'autorité compétente tiendra des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon du Membre dont elle relève (C178A8/1) et publiera un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant en aucun cas six mois à partir de la fin de l'année durant laquelle les inspections ont eu lieu. (C178A8/2)

12. Dans le cas d'une {inspection} {enquête} faisant suite à un incident majeur, le rapport devra être soumis à l'autorité compétente aussitôt que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l' {inspection} {enquête}. (C178A9/2)

13. Lorsqu'il sera procédé à une inspection ou lorsque des mesures seront prises conformément aux dispositions du présent titre, tous les efforts raisonnables devront être faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé. (C178A6/1)

14. [Des indemnités devront être versées conformément à la législation nationale pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice abusif ou injustifié des pouvoirs des inspecteurs. La charge de la preuve incombera dans chaque cas au plaignant. (C178A6/2 modifié, voir également MARPOL, 73, A.7(2), lu conjointement avec A4(1))]

15. Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives seront prévues et effectivement appliquées par chaque Membre en cas de violation des prescriptions de la présente convention et d'obstruction faite aux inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions. (C178A7/1 modifié).

B5.1.4 – Inspection et mise en application

1. L'autorité compétente et tout autre service ou autorité responsable pour tout ou partie de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour pouvoir remplir leurs fonctions. (R185P3) Ainsi:

- a) les Membres devraient prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs puissent disposer en tant que de besoin de l'assistance d'experts et de techniciens dûment qualifiés dans l'accomplissement de leur travail; (R185P9)
- b) les inspecteurs devraient disposer de locaux convenablement situés ainsi que de moyens matériels et de transport adéquats pour pouvoir s'acquitter de manière efficace de leurs tâches. (R185P11)

2. L'autorité compétente devrait élaborer une politique pour le respect et la mise en application des dispositions en vue de garantir une certaine cohérence et de guider les activités d'inspection et de mise en application liées à la présente convention. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les inspecteurs et aux représentants de la loi concernés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

3. L'autorité compétente devrait instituer des procédures simples lui permettant d'être saisie de façon confidentielle de toute information relative à des violations éventuelles des prescriptions de la présente convention soumise par les gens de mer directement ou par l'intermédiaire de représentants et faire en sorte que les inspecteurs puissent enquêter sans délai à ce sujet, y compris:

- a) en habilitant le capitaine, les gens de mer ou les représentants de ces derniers à requérir une inspection lorsqu'ils le jugent nécessaire;
- b) en fournissant aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées des informations et conseils techniques au sujet des moyens les plus efficaces de donner effet aux prescriptions de la présente convention et d'œuvrer à une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord des navires. (R185P6)

4. Les inspecteurs devraient être bien formés et suffisamment nombreux pour pouvoir s'acquitter efficacement de leurs tâches compte tenu des éléments suivants:

-
- a) l'importance des tâches leur incombant, en particulier le nombre, la nature et la taille des navires soumis à l'inspection ainsi que le nombre et la complexité des dispositions légales à appliquer;
 - b) les moyens matériels mis à la disposition des inspecteurs;
 - c) les conditions pratiques dans lesquelles l'inspection doit être effectuée pour être efficace. (R185P4)

5. Sous réserve des conditions établies par la législation nationale pour le recrutement dans le service public, les inspecteurs devraient posséder des qualifications et une formation adéquate pour exercer leurs fonctions et, autant que possible, avoir une formation maritime ou une expérience de marin. Ils devraient posséder une connaissance adéquate des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi que de la langue anglaise.

6. Des mesures devraient être prises pour assurer aux inspecteurs un perfectionnement approprié en cours d'emploi. (R185P8)

7. Tous les inspecteurs devraient connaître précisément les circonstances dans lesquelles il y a lieu de procéder à une inspection, l'étendue de l'inspection à effectuer dans les différentes circonstances visées et la méthode générale d'inspection.

8. Les inspecteurs, munis des pouvoirs nécessaires en application de la législation nationale, devraient au moins être autorisés:

- a) à monter à bord des navires librement et à l'improviste. (R185P5) Cependant, au moment d'engager l'inspection du navire, les inspecteurs devraient informer de leur présence le capitaine ou la personne assumant le commandement et, selon le cas, les gens de mer ou leurs représentants; (R185P13)
- b) à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions établies en application de la législation nationale, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé;
- c) à demander communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou informations ayant directement trait à l'objet de l'inspection en vue de s'assurer du respect de la législation nationale assurant l'exécution de la présente convention;
- d) à s'assurer de l'affichage des avis requis par la législation nationale assurant l'exécution de la présente convention;
- e) à prélever et à emporter, aux fins d'analyse, des échantillons de produits, de marchandises, d'eau potable, de vivres et de matériaux et substances utilisés ou manipulés; (R185P12)
- f) à la suite d'une inspection, à porter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine les défauts pouvant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord; (R185P15)
- g) à appeler l'attention de l'autorité compétente {ou de l'organisme reconnu} sur tous défauts ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte et à la saisir de propositions pour l'amélioration de cette législation;

-
- h) à aviser l'autorité compétente {ou l'organisme reconnu} de tous accidents du travail ou maladies professionnelles affectant des gens de mer dans les cas et selon la manière prescrits par la législation nationale. (R185P14)

9. Lorsqu'un échantillon est prélevé ou emporté conformément au paragraphe 8, alinéa e), l'armateur ou son représentant et, selon le cas, le marin devraient assister à l'opération ou en être avisés. La quantité de l'échantillon devrait être dûment consignée par l'inspecteur. (R.185P12)

10. {Les inspecteurs ne devraient pas se voir confier des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à une inspection efficace ou de porter préjudice à leur autorité ou à leur impartialité vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou de toute autre partie intéressée. (R185P10) Les inspecteurs devraient notamment:

- a) avoir l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler;
- b) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.}

11. Le rapport annuel publié par l'autorité compétente devrait également inclure:

- a) une liste des lois et des règlements en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que tous les amendements devenus applicables pendant l'année;
- b) des informations détaillées sur l'organisation du système d'inspection;
- c) des statistiques des navires ou autres locaux assujettis à l'inspection et des navires ou autres locaux effectivement inspectés;
- d) des statistiques de l'ensemble des gens de mer assujettis à la législation nationale;
- e) des statistiques et des informations sur les infractions à la législation, les sanctions infligées et les cas où des navires ont été immobilisés;
- f) des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles ayant affecté des gens de mer et fait l'objet d'une déclaration. (R185P16)

Réglementation 5.1.5 – Procédures de plainte à bord

(Voir commentaire 36, point 13)

1. [Chaque Membre exigera qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures [équitables, rapides, rendues publiques et étayées par des documents] pour le traitement [efficace] [équitable et efficace] des plaintes des gens de mer faisant état de violations des prescriptions de la présente convention.]

1. [Chaque Membre exigera qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures adaptées pour traiter de façon efficace, équitable et rapide les plaintes des gens de mer. Des informations sur ces procédures devront être disponibles à bord et accessibles aux gens de mer.]

2. Le Membre devra faire en sorte, conformément à la législation ou à la pratique nationales, que les gens de mer à bord de navires battant son pavillon aient accès à [un mécanisme de résolution des différends] extérieur et indépendant [pouvant être saisi en cas de différend relatif au service à bord ou à la relation d'emploi.]]

{2}. {3}. Les Membres interdiront et sanctionneront toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

{3}. {4}. Les dispositions de la présente réglementation et des sections connexes du code sont sans préjudice du droit du marin de chercher réparation par tout moyen légal lui paraissant approprié.

Norme A5.1.5 – Procédures de plainte à bord

1. Sans préjudice d'une portée plus large que la législation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer pourront avoir recours aux procédures de plainte à bord pour porter plainte sur toute question présumée constituer une violation des prescriptions de la présente convention.

2. Chaque Membre veillera à ce que la législation nationale prévoie l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de la réglementation 5.1.5. Ces procédures devront viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer auront le droit de porter plainte directement auprès du capitaine ou, s'ils le jugent nécessaire, auprès d'autorités extérieures appropriées.

3. Les gens de mer auront le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures seront prévues pour prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte. Le terme «victimisation» désigne tout acte malveillant, quel que soit son auteur, qui vise un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ou calomnieuse.

4. Tous les gens de mer doivent recevoir, en même temps qu'un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire et mentionnant notamment les coordonnées de l'autorité compétente dans l'Etat du pavillon et, si ce n'est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer ainsi que le nom d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale relativement à leur plainte et de les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

B5.1.5 – Procédures de plainte à bord

1. Sous réserve de toutes dispositions pertinentes d'une convention collective applicable, l'autorité compétente de chaque Membre devrait, en étroite consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, établir un modèle en vue de l'établissement de procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes à bord des navires battant le pavillon du Membre considéré.

2. Les éléments suivants devraient être pris en compte lors de l'établissement de ces procédures:

- a) beaucoup de plaintes peuvent viser précisément les personnes à qui elles doivent être soumises, voire le capitaine du navire. En tout état de cause, les gens de mer devraient aussi pouvoir se plaindre directement au capitaine ou auprès d'instances extérieures;

-
- b) afin d'éviter toute victimisation des gens de mer ayant présenté une plainte relative à des questions relevant de la présente convention, les procédures devraient encourager la désignation à bord du navire d'une personne à même de conseiller les gens de mer sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et, si le marin auteur de la plainte le lui demande, d'assister à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

3. Les procédures examinées pendant les consultations devraient au minimum stipuler ce qui suit:

- a) les plaintes devraient être soumises au chef de service du marin qui porte plainte ou à son responsable hiérarchique;
- b) le chef de service ou le responsable hiérarchique devrait s'efforcer de régler le problème dans un délai prescrit, adapté à la gravité de l'objet du litige;
- c) si le chef de service ou le responsable hiérarchique ne parvient pas à régler le conflit à la satisfaction du marin, celui-ci peut en référer au capitaine, qui devrait s'occuper personnellement de la question;
- d) les gens de mer devraient en tout temps avoir le droit d'être accompagnés et représentés par un autre marin de leur choix à bord du navire concerné;
- e) les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu devraient être enregistrées et copie devrait en être remise aux gens de mer concernés;
- f) si une plainte ne peut être réglée à bord, elle devrait être soumise à terre à l'armateur, qui devrait disposer d'un délai suffisant pour régler le problème, s'il y a lieu en consultation avec les gens de mer concernés ou toute personne qu'ils peuvent nommer pour les représenter;
- g) dans tous les cas, les gens de mer devraient avoir le droit d'adresser leur plainte directement au capitaine et à l'armateur ainsi qu'aux autorités compétentes.

Réglementation 5.1.6 – Accidents maritimes

(Voir commentaire 36, point 15)

1. Chaque Membre doit faire une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves, pour lesquels il y a eu blessure ou perte de vie humaine, impliquant des navires battant son pavillon. Le rapport final de cette enquête devra en principe être rendu public. (C147A2 g))

2. Les Membres doivent coopérer en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents maritimes graves dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus.

Réglementation 5.2 – Responsabilités de l'Etat du port

Objet: permettre à chaque Membre d'assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne la coopération internationale nécessaire pour assurer la mise en œuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers

Réglementation 5.2.1 – Inspections dans le port

(Voir commentaire 37)

1. Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V, aux fins de la vérification de la conformité aux prescriptions de la présente convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire.

2. Les Membres accepteront le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail exigés au titre de la réglementation 5.1.3 (C147A.4 modifié) comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité aux prescriptions de la présente convention; en conséquence, l'inspection dans leurs ports, sauf dans les cas précisés dans le code, sera limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration.

3. Les inspections dans les ports seront effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du Membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port. Les inspections de ce type auront pour seul objet de vérifier que les aspects examinés sont conformes aux prescriptions applicables des articles et des réglementations de la présente convention ainsi que de la partie A du code.

4. Les inspections qui pourront être effectuées en application de la présente réglementation devront se fonder sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port et propre à contribuer à assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires relâchant dans le port du Membre intéressé sont conformes aux prescriptions de la présente convention.

5. Des informations relatives au système mentionné au paragraphe 4, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, devront figurer dans les rapports soumis par les Membres au Bureau international du Travail en application de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

Norme A5.2.1 – Inspections dans le port

1. Lorsqu'un fonctionnaire autorisé, s'étant présenté à bord pour effectuer une inspection et ayant demandé le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail, constate que:

- a) les documents requis ne sont pas présentés ou qu'ils ne sont pas tenus à jour, ou alors de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou
- b) il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou
- c) une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention;

une inspection plus approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque le défaut en question peut constituer un réel danger pour la sécurité ou la santé des gens de mer {ou un obstacle manifeste à l'application des principes ou des droits établis par la présente convention}.

2. Lorsqu'une inspection plus approfondie est effectuée sur un navire étranger dans le port d'un Membre par des fonctionnaires autorisés dans les circonstances indiquées au paragraphe 1 a) ou b) ci-dessus, elle portera, en principe, sur les points énumérés à l'annexe A5-III.

3. [Dans le cas évoqué au paragraphe 1 c), l'inspection se limitera, en général, à l'objet de la plainte, sauf si la plainte justifie manifestement une inspection approfondie.] Aux fins de ce paragraphe, il faut entendre par «plainte» toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord. (C147A4/3)

4. Lorsque, à la suite d'une inspection plus approfondie, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit:

- a) immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les défauts constatés et les mesures nécessaires pour y remédier, et en aviser le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon;
- b) inviter {un représentant de l'Etat du pavillon à être présent, si possible (C147A4/2 modifié),} {l'autorité compétente de l'Etat intéressé à envoyer un représentant pour discuter de la question} et prier l'Etat du pavillon de répondre à la notification dans un délai prescrit;
- c) dûment informer les autorités compétentes du prochain port d'escale; et
- d) porter à la connaissance des organisations de gens de mer et d'armateurs appropriées, présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée, les défauts constatés et les mesures nécessaires pour y remédier.

5. Le Membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au Directeur général du Bureau international du Travail une copie du rapport d'inspection accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée, dans le délai prescrit, par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et nécessaire pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours dont elles disposent.

6. [Lorsque, à la suite d'une inspection plus approfondie par un fonctionnaire autorisé, le navire n'est pas jugé conforme aux prescriptions de la présente convention, et que:

- a) les conditions à bord sont manifestement dangereuses pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; (C147A4/1 modifié) ou
- b) la non-conformité avec les prescriptions visées pourrait, en toute probabilité, entraîner de sérieuses difficultés matérielles pour les gens de mer; ou
- c) la non-conformité constitue une violation grave des prescriptions de la présente convention, [et il est établi que le navire en cause a récemment et à plusieurs reprises gravement contrevenu aux prescriptions en question,]

le fonctionnaire autorisé chargé du contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port [pour se rendre au chantier de réparation approprié] sans danger pour le navire lui-même

ou les personnes à bord] (SOLAS, règle 19 c)) modifié] [ou jusqu'à ce que le fonctionnaire autorisé ait approuvé un plan d'action visant à remédier aux défauts de conformité constatés et soit convaincu que ce plan sera mis à exécution sans retard, sous la supervision de l'autorité compétente [ou d'un organisme reconnu dûment habilité à cet effet].]

7. {Chaque Membre doit veiller à ce que ses inspecteurs reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 ci-dessus.}

8. Dans l'exercice des responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente réglementation, les Membres éviteront, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. S'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé, des dommages et intérêts seront payés pour toute perte ou préjudice subis. La charge de la preuve incombera au plaignant. (C178A6.2 modifié)

Principe directeur B5.2.1 – Inspection dans le port

1. L'autorité compétente devrait élaborer une politique relative aux inspections à l'intention des fonctionnaires autorisés qui procèdent à des inspections en vertu de la réglementation 5.2.1. Cette politique devrait viser à garantir une certaine cohérence et à guider par ailleurs les activités d'inspection et de mise en application liées aux prescriptions de la présente convention. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les fonctionnaires autorisés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

2. Aux fins de l'élaboration d'une politique relative aux circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la norme A5.2.1, l'autorité compétente devrait tenir compte de ce qui suit:

- a) [les «sérieuses difficultés matérielles» évoquées au paragraphe 6 b) de la norme A5.2.1 sont normalement de nature financière, les moyens d'existence des gens de mer concernés étant menacés. Un exemple classique de défaut donnant lieu à de telles difficultés matérielles est le non-paiement des salaires pendant plusieurs mois. En pareil cas, les inspecteurs devraient considérer l'effet normal d'une telle situation sur les gens de mer en général. Ils ne devraient pas, par exemple, avoir à examiner les autres moyens de subsistance dont les personnes concernées peuvent disposer ni la situation précise qui règne dans les pays où résident les gens de mer;]
- b) dans l'expression «violation grave», qui figure au paragraphe 6 c) de la norme A5.2.1, la gravité de la violation peut être due à la nature du défaut. Cela s'applique particulièrement aux cas de violation de droits ou de principes fondamentaux ou des droits des gens de mer en matière d'emploi et de protection sociale [tels qu'établis dans les articles III et IV de la présente convention]. L'emploi d'une personne d'un âge inférieur de plus de six mois à l'âge prescrit, par exemple, devrait être considéré comme une violation grave, même si cela concerne une seule personne à bord. Dans d'autres cas, le nombre de défauts constatés au cours d'une inspection donnée devrait être pris en compte: par exemple, plusieurs défauts concernant le logement ou l'alimentation et le service de table (qui ne nuisent pas à la sécurité ou à la santé) devraient être éventuellement recensés pour que cela constitue une violation grave;
- c) [pour ce qui touche à l'autre raison qui peut justifier l'immobilisation d'un navire en application du paragraphe 6 c) de la norme A5.2.1, c'est-à-dire le fait que le navire a gravement porté atteinte, «récemment et à plusieurs reprises», aux principes ou aux droits consacrés par la présente convention, il convient d'entendre par «récemment et à plusieurs reprises» le fait que de graves violations ont fait l'objet d'un rapport à [trois] occasions au moins au cours de l'année précédente.]

3. Les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l'adoption de directives relatives aux politiques d'inspection, reconnues au niveau international, notamment en ce qui concerne les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire.

Réglementation 5.2.2 – Procédures de traitement des plaintes à terre

(Voir commentaire 37, point 3)

{Les Membres doivent veiller à ce que les gens de mer se trouvant à bord de navires faisant escale dans un port situé sur leur territoire, qui font état de violations des prescriptions de la convention relatives à leurs conditions de travail et de vie à bord, puissent avoir accès commodément à des conseils et à une assistance appropriée pour le traitement de leurs plaintes.}

Norme A5.2.2 – Procédures de traitement des plaintes à terre

1. {Les plaintes des gens de mer alléguant une violation des prescriptions de la présente convention relatives à leurs conditions de travail et de vie à bord peuvent être examinées par des fonctionnaires autorisés du port où le navire a fait escale.}

2. En pareil cas, les fonctionnaires devront tenir compte du fait qu'il est souhaitable, en fonction des circonstances et de la nature de la plainte, de veiller:

- a) à ce que les procédures de traitement des plaintes à bord aient été explorées;
- b) à ce que les plaintes qui n'ont pas pu être traitées de manière satisfaisante ou qui n'ont pas abouti à un règlement à bord:
 - i) soient examinées par les autorités administratives ou judiciaires compétentes de l'Etat du pavillon dans lequel il existe des procédures permettant un règlement rapide et équitable du différend par les autorités susmentionnées; et]
 - ii) [lorsque de telles procédures n'existent pas,] fassent dans les plus brefs délais l'objet d'une enquête et aboutissent, dans la mesure du possible, à un règlement du différend;
- c) à ce que l'Etat du pavillon soit avisé des plaintes fondées n'ayant pas abouti à un règlement, notamment lorsque le différend touche à des domaines ne relevant pas de la compétence de l'Etat du port, et des cas de victimisation de gens de mer ayant dénoncé des violations des prescriptions établies par cette convention;
- d) à ce que, lorsqu'un marin porte plainte, des mesures appropriées soient prises pour assurer la confidentialité de la procédure.}

Principe directeur B5.2.2 – Procédures de traitement des plaintes à terre

1. {Lorsqu'une plainte du type visé dans la norme A5.2.2 est traitée par un fonctionnaire autorisé, ce dernier devrait déterminer dans un premier temps s'il s'agit d'une plainte de nature générale – concernant les gens de mer à bord du navire ou une catégorie de l'équipage – ou d'une plainte relative au cas particulier d'un des gens de mer concernés.}

2. Si la plainte est de nature générale, le recours à une inspection, conformément aux paragraphes 1 c) et 3 de la norme A5.2.1, devrait être envisagé.

3. Si la plainte concerne un cas particulier, il convient de prendre connaissance de l'issue des procédures éventuellement menées à bord pour le règlement du différend. Si une telle procédure n'a pas été engagée ou n'est pas encore épuisée, le fonctionnaire autorisé [ne] devrait [pas, sans raison valable, traiter la plainte mais plutôt] encourager son auteur à avoir recours aux procédures existant à bord. Les raisons pouvant justifier l'examen d'une plainte dans de telles circonstances sont notamment l'inadéquation ou la lenteur des procédures internes ou encore la crainte légitime de l'auteur de la plainte de subir des représailles.

4. [Si une plainte paraît fondée, le fonctionnaire autorisé doit en référer aux autorités administratives ou judiciaires compétentes de l'Etat du pavillon dans lequel il existe des procédures permettant un règlement rapide et équitable du différend par les autorités en question, ou conseiller au marin d'agir de la sorte. De telles procédures seront réputées exister sauf s'il y a de bonnes raisons de croire qu'il n'en est pas ainsi, comme, par exemple, si, dans une situation d'urgence, aucun représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon ne se trouve à proximité.]

5. Le fonctionnaire autorisé qui décide d'examiner la plainte devrait permettre véritablement au capitaine, à l'armateur et à toute autre personne mise en cause dans la plainte de faire connaître sa position avant de tirer une quelconque conclusion.

6. Le fonctionnaire autorisé devrait renoncer à toute intervention si l'Etat du pavillon a apporté la preuve qu'il entend se saisir de l'affaire et qu'il dispose pour ce faire de procédures et de possibilités adaptées.}

Réglementation 5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

(Voir commentaire 38)

Objet: garantir que chaque Membre assume les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer ainsi que leur protection sociale

1. Sans préjudice du principe de la responsabilité de l'Etat du pavillon en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon, le Membre a également la responsabilité de veiller à l'application des prescriptions de la présente convention relatives au recrutement, au placement et à la protection sociale des gens de mer qui sont soit des nationaux, soit des résidents, soit des personnes domiciliées sur leur territoire, dans la mesure où cette responsabilité est prévue dans la présente convention.

2. Des précisions sur les conditions requises pour la mise en œuvre du paragraphe 1 figurent dans le code.

3. [Chaque Membre prendra des dispositions appropriées, dans le cadre de sa législation nationale, concernant les cas où les accords d'engagement maritime:

a) ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou

b) ne contiennent pas un des éléments requis par ces prescriptions.

Toute disposition non conforme sera jugée nulle et non avenue et, pour ce qui est des éléments mentionnés en b) ci-dessus, le contrat sera réputé appliquer les prescriptions prévues par la législation du Membre, par les conventions collectives applicables ou par d'autres dispositions.]

4. Chaque Membre mettra en place un système d'inspection et de surveillance efficace pour veiller au respect des règles prévues par la présente convention en matière de responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre.

5. Des informations relatives au système mentionné au paragraphe 4 ci-dessus, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, devront figurer dans les rapports soumis par les Membres au Bureau international du Travail en application de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

Norme A5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

1. Chaque Membre devra veiller au respect des prescriptions de la présente convention applicables à l'administration et aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire au moyen d'un système d'inspection et de surveillance et par des voies de droit en cas de violation des dispositions en matière de licence et autres conditions d'application prévues dans la norme A1.4.

Principe directeur B5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

1. Les services privés de recrutement et de placement des gens de mer établis sur le territoire du Membre et procurant les services d'un marin à un armateur, où qu'ils se trouvent, devraient être tenus de s'engager à veiller au respect, par l'armateur, des termes des contrats d'engagement maritime conclus entre elles et les gens de mer.

Annexe A5-I

(Voir commentaire 36, point 7 d))

{Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être contrôlées et jugées conformes par l'Etat du pavillon pour qu'un navire soit certifié conformément aux dispositions de la norme A5.1.3, paragraphe 1.

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

[Pièces d'identité des gens de mer]

Contrats d'engagement maritime

[Recours à des services de recrutement et de placement privés agréés [et certifiés]]

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

[Procédures de plainte à bord]

[Paiement des salaires]}

{Annexe A5-II

(Voir commentaire 36 point 7 c))

Certificat de travail maritime

(Note: Une déclaration de conformité du travail doit être annexée au présent certificat)

Délivré conformément aux dispositions de l'article V et du titre 5
de la *Convention du travail maritime, 2005* (désignée ci-après comme «la convention»)
sous l'autorité du Gouvernement:

.....
(Désignation exacte de l'Etat du pavillon que le navire est autorisé à battre)

par

(Désignation exacte et adresse complète de la personne compétente ou de l'organisme
dûment habilité en application des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire

Lettres ou numéro distinctifs

Port d'immatriculation

Date d'immatriculation

Jauge brute

Numéro OMI

Type de navire

Nom et adresse de l'armateur (tel que défini à l'article II, paragraphe 1 j) de la convention)

.....
.....
.....
.....
.....

Il est certifié:

1. Que le navire considéré a été inspecté conformément aux prescriptions de la convention.

2. Que les conditions de travail et de vie des gens de mer telles qu'énoncées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées conformes aux prescriptions nationales assurant l'exécution de la convention mentionnées ci-dessus. La déclaration de conformité du travail figurant en annexe contient dans sa partie II un récapitulatif des prescriptions nationales applicables.

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve d'inspections réalisées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Le présent certificat n'est valable que si la déclaration de conformité du travail délivré à le y est annexée.

Date d'exécution de l'inspection
sur laquelle est basé le présent certificat:

Délivré.....

Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité de délivrance)

*Visas portant sur les résultats de l'inspection intermédiaire obligatoire
ou d'autres inspections supplémentaires (le cas échéant)*

Il est certifié que le navire a été inspecté conformément aux dispositions de la norme A5.1.4 de la convention et que les conditions de travail et de vie des gens de mer visées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées conformes aux prescriptions nationales assurant l'exécution de la convention mentionnées ci-dessus.

Inspection intermédiaire:

(à effectuer entre le deuxième
et le troisième anniversaire de
la date d'établissement du certificat)

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

.....

Lieu:

Date:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

.....

Visas supplémentaires (le cas échéant)

Il est certifié que le navire a fait l'objet d'une inspection supplémentaire visant à vérifier que les prescriptions nationales assurant l'exécution de la convention étaient toujours respectées à bord conformément aux dispositions de la norme A3.1, paragraphe 3, de la convention (nouvelle immatriculation ou modification substantielle du logement) ou pour d'autres raisons.

Inspection intermédiaire:

(le cas échéant)

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

.....

Lieu:

Date:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

.....

Inspection intermédiaire:

(le cas échéant)

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

.....

Lieu:

Date:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

.....

Inspection intermédiaire:

(le cas échéant)

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

.....

Lieu:

Date:

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

.....

**{Convention du travail maritime, 2005
Déclaration de conformité du travail - Partie I**

(Note: le présent document doit être annexé au certificat de travail maritime du navire)

Délivré sous l'autorité de:.....
(désignation de l'autorité compétente telle que définie à l'article II,
paragraphe 1 a) de la convention)

En ce qui concerne les dispositions de la Convention du travail maritime, 2005,
le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute

est exploité conformément aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la convention,
notamment pour les aspects suivants:

1. Age minimum (réglementation 1.1)..... ☐
2. Certificat médical (réglementation 1.2) ☐
3. Formation et qualifications des gens de mer (réglementation 1.3) ☐
- [4. Pièces d'identité des gens de mer] (réglementation 1.5)..... ☐
5. Contrat d'engagement maritime (réglementation 2.1)..... ☐
- [6. Recours à des services de recrutement ou de placement privés agréés
[et certifiés]] (réglementation 1.4) ☐
7. Durée du travail ou du repos (réglementation 2.3) ☐
8. Effectifs du navire (réglementation 2.7) ☐
9. Logement (réglementation 3.1)..... ☐
10. Installations de loisirs à bord (réglementation 3.1)..... ☐
11. Alimentation et service de table (réglementation 3.2) ☐
12. Santé et sécurité et prévention des accidents (réglementation 4.3)..... ☐
13. Soins médicaux à bord (réglementation 4.1) ☐
- [14. Procédures de plainte à bord] (réglementation 5.1.5) ☐
- [15. Paiement des salaires] (réglementation 2.2) ☐

Date:

Lieu:

(Cachet ou tampon de l'autorité compétente)

Dispositions équivalentes en substance
(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dispositions équivalentes en substance applicables conformément à l'article VI, paragraphes 3 et 4, de la convention sont mentionnées ci-dessous: [les décrire le cas échéant]

.....
.....

Aucune disposition équivalente en substance
n'est applicable.

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Déclaration de conformité du travail - Partie II

Respect des prescriptions nationales assurant l'exécution des dispositions de la Convention du travail maritime, 2005

Délivré sous l'autorité de:.....
<nom de l'autorité compétente telle que définie à l'article II, paragraphe 1 a) de la convention>

Le soussigné déclare qu'il a été vérifié que les prescriptions nationales assurant l'exécution des dispositions de la convention du travail maritime telles qu'énoncées ci-dessous étaient pleinement respectées.

1. **Age minimum** (réglementation 1.1 de la convention et <récapitulation et références des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
2. **Certificat médical** (réglementation 1.2 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
3. **Formation et qualifications des gens de mer** (réglementation 1.3 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
4. **Pièces d'identité des gens de mer** (réglementation 1.5 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
5. **Contrat d'engagement maritime** (réglementation 2.1 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
6. **Certificat ou autre pièce attestant qu'il a été fait recours à des services privés agréés [et certifiés] pour le recrutement et le placement de gens de mer** (réglementation 1.4 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire [ainsi que du nom et de l'adresse de tout service certifié auquel il aura été fait recours et de la désignation du Membre ayant procédé à la certification correspondante]>).
7. **Durée du travail ou du repos** (réglementation 2.3 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
8. **Effectifs du navire** (réglementation 2.7 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).

-
9. **Logement** (réglementation 3.1 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
10. **Installations de loisirs à bord** (réglementation 3.1 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
11. **Alimentation et service de table** (réglementation 3.2 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
12. **Santé et sécurité et prévention des accidents** (réglementation 4.3 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
13. **Soins médicaux à bord** (réglementation 4.1 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).
- [14. **Procédures de plainte à bord** (réglementation 5.1.5 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).]
- [15. **Paiement des salaires** (réglementation 2.2 de la convention et <récapitulation et référence des dispositions applicables de la législation nationale et indication des prescriptions particulières éventuellement applicables au navire>).]

Déclaration de conformité du travail - Partie III

Mesures adoptées pour garantir le respect permanent des dispositions entre deux inspections

L'armateur <nom et coordonnées> a adopté les mesures ci-dessous pour garantir le respect permanent des dispositions entre deux inspections:

.....

<Enumérer les mesures adoptées par l'armateur pour garantir le respect initial et permanent de chacun des éléments mentionnés dans la partie II>

.....

Ces mesures ont été examinées par <nom de l'autorité ou de l'organisme compétent> et jugées conformes aux objectifs établis aux alinéas *a)*, *b)* et *c)* du paragraphe 11 de la norme A5.1.3 relative aux mesures devant être adoptées pour garantir le respect initial et permanent des prescriptions énoncées dans la partie II de la présente déclaration.

Nom:

Titre:

Adresse de la compagnie:

.....

.....

Signature:

Lieu:

(Cachet ou tampon de l'autorité compétente)

{Certificat de travail maritime provisoire

Délivré conformément aux dispositions de l'article V et du titre 5
de la *Convention du travail maritime, 2005*, sous l'autorité du Gouvernement:

(Désignation exacte de l'Etat du pavillon que le navire est autorisé à battre)

par

(Désignation exacte et adresse complète de la personne compétente ou de l'organisme
dûment habilité en application des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire:

Lettres ou numéro distinctifs:

Port d'immatriculation:

Date d'immatriculation:

Jauge brute:

Numéro OMI:

Type de navire:

Nom et adresse de l'armateur (voir article II j) de la convention):

.....

Il est certifié, aux fins du paragraphe 7 de la norme A5.1.3 de la convention, que:

- a) après inspection, il a été jugé que les prescriptions relatives au logement relevant du titre 3 de la convention étaient respectées à bord du navire considéré;
- b) l'armateur a apporté la preuve au soussigné de l'existence, à bord du navire considéré, de procédures adéquates visant à assurer le respect des dispositions de la convention;
- c) le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations en matière de mise en œuvre;
- d) [les informations nécessaires en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail ont été communiquées au soussigné.]

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve de la
réalisation d'inspections conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4.

L'inspection mentionnée à l'alinéa a) ci-dessus a eu lieu le:

Délivré à

.....

Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité de délivrance)}.

{Annexe A5-III

(Voir commentaire 37 point 2 f))

{Aspects généraux devant faire l'objet d'une vérification approfondie par un agent autorisé de l'Etat du port procédant à l'inspection en application des dispositions de la norme A5.2.1.

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

[Pièces d'identité des gens de mer]

Contrats d'engagement maritime

[Recours à des services de recrutement et de placement privés agréés [et certifiés]]

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

[Procédures de plainte à bord]

[Paiement des salaires]}

{Annexe B5-I}

(Voir commentaire 36 point 7 c))

Voir principe directeur B5.1.3, paragraphe 5

EXEMPLE de déclaration nationale

Déclaration de conformité - Partie II

*Respect des normes nationales assurant l'exécution
de la Convention du travail maritime, 2005*

Délivré sous l'autorité de:
<nom de l'autorité compétente telle que définie à l'article II, paragraphe 1 a) de la convention>

Le soussigné déclare qu'il a été vérifié que les prescriptions nationales assurant l'exécution des dispositions de la convention du travail maritime étaient pleinement respectées.

1. Age minimum (réglementation 1.1 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article X).

1.1. *Aucune personne employée sur le navire ne doit avoir moins de 16 ans.*

1.2. *Aucune personne de moins de 18 ans ne doit travailler la nuit. (Les programmes et conditions pour lesquels une dérogation est admissible sont énumérés à l'annexe à la présente déclaration. Le terme «nuit» désigne une période comprise entre 21 heures et 6 heures du matin à moins d'une définition contraire par le [nom de l'administration].)*

1.3. *Aucune personne de moins de 18 ans ne doit être affectée à des travaux du type de ceux énumérés à l'annexe ... ou à d'autres travaux dangereux.*

1.4. *Dans le cas de navires de charge, aucune personne de moins de 18 ans ne doit être affectée à des travaux quels qu'ils soient dans les zones pour lesquelles il est indiqué sur le plan du navire (qui doit figurer en annexe à la présente déclaration) qu'elles sont «dangereuses».*

2. Certificat médical (réglementation 1.2 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article X).

Toutes les personnes employées ou engagées pour servir à bord du navire doivent produire un certificat médical attestant qu'elles sont aptes physiquement à effectuer les tâches auxquelles elles doivent être affectées en mer.

3. **Formation et qualifications des gens de mer** (réglementation 1.3 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article X).

Toutes les personnes employées ou engagées pour servir à bord du navire doivent posséder des brevets de capacité ou autres certificats valides et appropriés.

4. **Pièces d'identité des gens de mer** (réglementation 1.5 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article X).

Une pièce d'identité des gens de mer valide doit avoir été délivrée sur leur demande à toutes les personnes employées ou engagées pour servir à bord du navire.]

5. **[Document relatif aux] Contrats d'engagement maritime** (réglementation 2.1 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article Y).

Des exemplaires à jour des contrats d'engagement maritime conclus par chaque personne employée ou engagée pour servir à bord du navire, suivant les prescriptions figurant à l'annexe doivent se trouver à bord du navire.

6. **Certificat ou pièce attestant qu'il a été fait recours à un service de recrutement ou de placement privé agréé [et certifié]** (réglementation 1.4 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article Z).

[Les services privés de recrutement et de placement auxquels il aura été fait recours pour embaucher des gens de mer appelés à servir à bord du navire considéré doivent être agréés [et certifiés] en tant que services agissant conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime, 2005.]

[L'armateur indiquera le nom et l'adresse de tout service auquel il aura été fait recours ainsi que la date des certificats éventuellement délivrés et le nom et l'adresse du Membre responsable de la délivrance du certificat.]*

7. **Durée du travail ou du repos** (réglementation 2.3 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article M, réglementation YY).

- a) *La durée du travail ou du repos doit être conforme à l'horaire figurant à l'annexe*
- b) *Chaque marin recevra notification de son horaire de travail normal et tiendra le relevé de ses heures de travail effectives. Ce relevé sera signé par l'armateur et tenu à disposition aux fins d'inspection.*

8. **Effectifs du navire** (réglementation 2.7 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article M).

9. Logement (réglementation 3.1 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article XX).

Le logement approuvé tel qu'il est détaillé à l'annexe ... doit être maintenu.

10. Installations de loisirs à bord (réglementation 3.1 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article YY).

Les installations de loisirs à bord doivent être conformes à ce qui est spécifié à l'annexe

11. Alimentation et service de table (réglementation 3.2 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article X).

Les normes indiquées à l'annexe ... pour l'alimentation et le service de table doivent être observées.

12. Santé et sécurité et prévention des accidents (réglementation 4.3 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article MM).

Le navire considéré dispose d'un système approuvé pour la gestion de la protection de la sécurité et la santé au travail, un comité a été instauré à bord et des membres du personnel ont été chargés de veiller à la bonne application et au suivi du système.

Toutes les personnes employées ou engagées pour servir à bord du navire, en particulier les jeunes gens, doivent avoir suivi une formation dans le domaine de la santé et la sécurité au travail et en matière de prévention des accidents.

13. Soins médicaux à bord (réglementation 4.1 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article NN).

L'équipement médical et le personnel médical doivent être conformes à ce qui est spécifié à l'annexe

[14. Procédures de plainte à bord (réglementation 5.1.5 de la convention et droit maritime, législation du pays X, article ZZ).

Toute personne employée ou engagée pour servir à bord du navire peut adresser au capitaine une plainte concernant les conditions de travail et de vie à bord.

a) Si le litige ne peut être traité ou réglé à bord du navire ou par l'armateur, le plaignant peut contacter [coordonnées de l'organisme compétent du pays] ou un agent autorisé dans un port.

b) Les plaintes et les décisions auxquelles elles donnent lieu doivent dans tous les cas être enregistrées.]

[15. Paiement des salaires (réglementation 2.2 de la convention et *droit maritime, législation du pays X, article PP*).

En application du contrat d'engagement maritime, le paiement des salaires se fera le ou les XXX de chaque mois ou avant ce ou ces dates.]

{Déclaration de conformité - Partie III

EXEMPLE DE MESURES POUVANT ETRE ADOPTEES

Mesures adoptées pour garantir le respect permanent des dispositions entre deux inspections

L'armateur (nom et coordonnées) a adopté les mesures suivantes en vue de garantir le respect permanent des dispositions entre deux inspections:

1. *Chaque fois qu'une nouvelle personne est employée à bord, le capitaine ou l'officier agissant en son nom fera suivre le nom du marin intéressé, sur la liste de l'équipage {le rôle d'équipage}, de la mention suivante, accompagnée de sa signature: «Les dispositions relevant des paragraphes 1.1, 2, 3, 4, 5 et 7 de la partie II de la présente déclaration de conformité du travail sont observées». Ce faisant, il certifiera avoir contrôlé en personne, sur la base de justificatifs adéquats, que le marin satisfait aux prescriptions relevant des paragraphes mentionnés.*
2. *Une fois par mois au moins, le capitaine ou l'officier agissant en son nom contrôlera le document sur lequel les gens de mer indiquent leurs heures de travail effectives conformément au paragraphe 7 a) de partie II de la présente déclaration et relèvera: a) toute dérogation autorisée à l'horaire normal ou à l'interdiction du travail de nuit; et b) tout défaut de conformité à cet horaire ou à cette interdiction. L'officier signera ce relevé en indiquant la date du contrôle. Une déclaration portant sur: a) les dérogations autorisées, avec indication de leurs motifs; et b) les défauts constatés, avec mention des mesures prises pour y remédier, sera établie séparément et tenue à disposition aux fins d'inspection.*
3. *Une fois par semaine au moins, le capitaine ou l'officier agissant en son nom procédera à une inspection approfondie:*
 - a) *des cuisines et des zones utilisées pour l'emménagement des vivres et de l'eau à bord et des listes de provisions;*
 - b) *des installations de loisirs et de bien-être destinées aux marins;*
 - c) *du logement des gens de mer.*

Un registre de l'inspection, des défauts constatés et des mesures adoptées pour y remédier sera tenu et conservé aux fins de vérification. Il conviendra de mentionner sur ce registre que les conditions faites aux gens de mer à bord du navire sont conformes aux prescriptions relevant des paragraphes 9, 10 et 11 de la partie II de la présente déclaration.

Les mesures ci-dessus ont été examinées par <nom de l'autorité ou de l'organisme compétent> et jugées conformes aux objectifs énoncés aux alinéas *a)*, *b)* et *c)* du paragraphe 11 de la norme A5.1.3 en ce qui concerne les mesures devant être adoptées pour garantir le respect initial et permanent des prescriptions énoncées dans la partie II de la présente déclaration.

Nom:
.....

Titre:

Adresse de l'armateur:

.....

.....

Signature:

Lieu:]

(Cachet ou tampon de l'autorité)