

MANUEL
Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de
la convention du travail maritime de 2006
Modèle de dispositions nationales

MANUEL
Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de
la convention du travail maritime de 2006
Modèle de dispositions nationales

Copyright © Organisation internationale du Travail 2012
Première édition 2012

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante : Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel : pubdroit@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Visitez le site www.ifro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Manuel : éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : modèle de dispositions nationales Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail. – Genève : BIT, 2012
1 v.

ISBN : 978-92-2-225538-2 (impression) ;
ISBN : 978-92-2-225539-9 (web pdf)

International Labour Office ; International Labour Standards Dept

marine marchande / marin / conditions de travail / conditions d'emploi / conditions de vie / santé au travail / soins médicaux / sécurité sociale / convention de l'OIT / application / législation du travail / commentaire / pays développés / pays en développement
10.05.3

Egalement disponible en anglais : Handbook. Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006. Model national provisions (ISBN 978-92-2-125538-3), Genève, 2012, et en espagnol : Manual. Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Disposiciones modelo para la legislación nacional (ISBN 978-92-2-325538-1, Genève, 2012.

Données de catalogage du BIT

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.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

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 et les produits électroniques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus 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, ou par courriel : pubvente@ilo.org.

Visitez notre site Web : www.ilo.org/publns.

Préface

Ce manuel a été établi par le Département des normes internationales du travail du Bureau international du Travail, conformément à un plan d'action sur cinq ans adopté par l'OIT pour 2006 – 2011, le *Plan d'action pour une ratification rapide et étendue et une mise en œuvre effective de la convention du travail maritime de 2006*. Il a été conçu pour aider les pays qui pourraient avoir besoin d'un supplément d'informations ou d'appui technique pour pouvoir ratifier et mettre en œuvre cet instrument particulièrement novateur qu'est la convention (nous désignerons celle-ci par les termes « MLC, 2006 »). Ce que cet instrument a d'inusité réside dans son articulation juridique et sa terminologie, son ambition d'exhaustivité, ses domaines de flexibilité, et aussi dans ses dispositions plus développées concernant son application et son exécution. Cette vocation de la MLC, 2006 à l'exhaustivité, à travers la consolidation des 37 conventions – sans compter les recommandations correspondantes – adoptées par l'OIT dans ce domaine depuis 1920, peut représenter un défi pour certains pays. La convention concentre dans un seul et même instrument un large éventail de matières relatives au travail maritime – âge minimum d'admission au travail, conditions d'aptitude, services de recrutement et de placement, rapatriement des marins, logement à bord, santé et sécurité au travail, sécurité sociale, inspection du travail maritime, certification et contrôle par l'État du port. Souvent, ces matières rentrent dans la compétence d'une institution ou d'un ministère différent et sont réglées par des instruments législatifs différents dans chaque pays.

Au fil des nombreux séminaires promotionnels qui ont été organisés depuis l'adoption de la convention, un certain nombre de gouvernements ont exprimé leur attente d'un « modèle de législation », à l'instar de ce que certaines organisations du système des Nations unies proposent dans d'autres domaines. Le modèle de dispositions présenté dans ce manuel et les commentaires qui s'y rapportent cherchent à répondre à cette attente. Néanmoins, comme nous l'expliquons dans l'introduction, ils ne prétendent pas être une législation modèle, au sens que l'on attribuerait à un projet de législation standard prêt à être adopté comme tel. Un projet de dispositions d'une telle nature serait en effet bien incapable de tenir compte des différences qui existent entre les différents systèmes législatifs et dans la terminologie qui est propre à ce domaine dans chaque pays. Il ne parviendrait pas non plus à embrasser dans toute son étendue la flexibilité que la MLC, 2006 a laissé au législateur national dans la détermination – après consultation tripartite – non seulement de la teneur des prescriptions nationales à instituer pour appliquer la convention, mais aussi des moyens par lesquels ces prescriptions seront ainsi instituées puisque, dans bien des cas, la normative nationale qui fera porter effet à la convention pourra consister en des lois, des règlements ou d'autres mesures encore, telles que les conventions collectives.

On ne saurait mieux décrire ces modèles de dispositions que comme une première étape vers l'instauration d'une législation nationale complète faisant porter effet de manière exhaustive à la MLC, 2006. Ils consistent essentiellement en une concentration et un remaniement, moyennant le minimum de changements nécessaires, des dispositions de la convention, dans le but de transformer celles-ci de leur état d'instrument international s'adressant à des États en un instrument devant être adopté à l'intérieur de chacun de ces États pour y fonder et y concrétiser les droits et les devoirs des principaux partenaires que sont les gens de mer, les armateurs, les inspecteurs du travail maritime et les organismes de recrutement et de placement. Pour les pays qui n'en sont qu'à une première étape du processus de ratification ou de mise en œuvre, ces modèles de dispositions peuvent être utiles non simplement comme modèles mais aussi comme illustrations des multiples possibilités selon lesquelles la flexibilité offerte par la convention peut trouver son expression dans la pratique dans chacun des domaines extrêmement divers qui sont traités par la convention. Pour les pays qui en sont un stade plus avancé, ces modèles de dispositions permettront de déceler, le cas échéant, les lacunes de la législation ou des autres mesures faisant porter effet à la convention, et ainsi de les combler.

Une version provisoire de ces modèles de dispositions nationales a été soumise à une « expérimentation pilote » lors d'un séminaire juridique organisé sur une semaine en septembre 2011 à Turin, au Centre international de formation de l'OIT, séminaire auquel ont participé des juristes et administrateurs appartenant à des systèmes juridiques différents. J'exprime ici ma reconnaissance à l'égard de ces participants pour leurs marques d'intérêt et leurs suggestions bienvenues. D'autres séminaires de cette nature, qui s'enrichiront de discussions avec des spécialistes de la MLC, 2006, sont prévus, en vue de fournir un appui supplémentaire aux pays intéressés. Je dois à l'honnêteté de dire que ni ce manuel, ni le soutien en faveur de ce séminaire n'auraient été possibles sans le concours de la coopération technique de membres de l'OIT. Le gouvernement suédois, à travers son programme de partenariat Suède/OIT 2009 – 2013, a fourni une aide précieuse pour l'analyse de nombreuses lacunes au niveau du droit national et la préparation de ces modèles de dispositions annotées, la tenue du séminaire, et aussi l'élaboration d'informations revêtant un degré de précision plus élevé, destinées à constituer des éléments d'orientation pour la mise en œuvre des dispositions de la MLC, 2006 relatives à la sécurité sociale, à la protection de la santé et à la sécurité et la prévention des accidents. Enfin, le soutien que le gouvernement de l'Italie prodigue au quotidien au Centre international de formation de l'OIT ne saurait, non plus, être passé sous silence.

Cleopatra Doumbia-Henry
Directrice du Département
des normes internationales du travail

Remerciements

Ce manuel a été établi par les soins du Département des normes internationales du travail du Bureau international du Travail, avec le concours de Dierk Lindemann, Dominick Devlin et Moira L McConnell, conseillers spéciaux de l'OIT sur la convention du travail maritime, 2006. Il convient également de mentionner le rôle joué par Irma Godoy, documentaliste du département, dans la supervision des diverses étapes de son édition.

Le Bureau international du Travail est particulièrement redevable au gouvernement suédois pour sa contribution financière, à travers l'Agence suédoise pour le développement international, aux coûts afférents à la production de ce manuel et de ressources similaires destinées à aider à parvenir à la ratification étendue et la mise en œuvre effective de la *convention du travail maritime, 2006*.

Table des matières

Préface	V
Remerciements	VII
Introduction	1
Comment utiliser ce manuel	3
Les Articles	4
Titre 1 : Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires	6
Règle 1.1 ; norme du code A1.1 et principe directeur B1.1.....	6
Règle 1.2 ; norme du code A1.2 et principe directeur B1.2.....	8
Règle 1.3 ; norme du code A1.3 et principe directeur B1.3.....	10
Règle 1.4 ; norme du code A1.4 et principe directeur B1.4.....	12
Titre 2. Conditions d'emploi	18
Règle 2.1 ; norme du code A2.1 et principe directeur B2.1.....	18
Règle 2.2 ; norme du code A2.2 et principe directeur B2.2.....	22
Règle 2.3 ; norme du code A2.3 et principe directeur B2.3.....	24
Règle 2.4 ; norme du code A2.4 et principe directeur B2.4.....	28
Règle 2.5 ; norme du code A2.5 et principe directeur B2.5.....	32
Règle 2.6 ; norme du code A2.6 et principe directeur B2.6.....	36
Règle 2.7 ; norme du code A2.7 et principe directeur B2.7.....	38
Règle 2.8 ; norme du code A2.8 et principe directeur B2.8.....	40
Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table	42
Règle 3.1 ; norme du code A3.1 et principe directeur B3.1.....	42
Règle 3.2 ; norme du code A3.2 et principe directeur B3.2.....	62
Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale	66
Règle 4.1 ; norme du code A4.1 et principe directeur B4.1.....	66
Règle 4.2 ; norme du code A4.2 et principe directeur B4.2.....	74
Règle 4.3 ; norme du code A4.3 et principe directeur B4.3.....	78
Règle 4.4 ; norme du code A4.4 et principe directeur B4.4.....	84
Règle 4.5 ; norme du code A4.5 et principe directeur B4.5.....	90
Titre 5. Respect et mise en application des dispositions	94
Règle 5.1 – les responsabilités de l'État du pavillon	96
Règle 5.1.1 ; norme du code A5.1.1 ; principe directeur B5.1.1.....	96

Règle 5.1.2 ; norme du code A5.1.2 ; principe directeur B5.1.2.....	98
Règle 5.1.3 ; norme du code A5.1.3 ; principe directeur B5.1.3.....	102
Règle 5.1.4 ; norme du code A5.1.4 et principe directeur B5.1.4.....	108
Règle 5.1.5 ; norme du code A5.1.5 et principe directeur B5.1.5.....	116
Règle 5.1.6 ; norme du code A5.1.6 et principe directeur B5.1.6.....	120
Règle 5.2 Responsabilités de l'État du port.....	122
Règle 5.2.1 ; norme du code A5.2.1 et principe directeur B5.2.1.....	122
Règle 5.2.2 ; norme du code A5.2.2 et principe directeur B5.2.2.....	126
Règle 5.3 Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre.....	128
Règle 5.3 ; norme du code A5.3 et principe directeur B5.3.....	128
Rubriques annexes I à IX.....	131
Appendice – l'Article 22 Formulaire de Rapport	133

Introduction

Nous proposons dans ce manuel un modèle de dispositions juridiques propres à mettre en œuvre la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)¹. Ce modèle suit étroitement les dispositions de la convention. Nous ne le proposons pas comme un projet de législation (même si, moyennant quelques ajustements, il pourrait l'être) mais plutôt comme un instrument destiné, en tout ou en partie, à servir d'aide au législateur ou au conseiller juridique pour l'élaboration des instruments légaux nécessaires à la mise en œuvre de la MLC, 2006.

Nous observons que l'article IV, paragraphe 5 de la MLC, 2006, dispose :

5. *Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'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 mesures.*

Le présent modèle de dispositions a été établi dans le but de fournir des orientations pour la rédaction des dispositions nationales destinées à assurer la mise en œuvre de la MLC, 2006, dispositions qui **pourraient** être intégrées dans la législation. Mais il appartiendra à chaque pays de décider si telle ou telle de celles-ci doit revêtir la forme d'un instrument législatif (loi du Parlement, loi du Sénat), d'une réglementation ou encore d'un autre instrument, d'ordre subsidiaire, tel qu'un décret, une ordonnance ou une circulaire ou une instruction de l'administration maritime. De même, il appartiendra à chaque pays de décider – dans les cas où la MLC, 2006 n'exige pas spécifiquement une législation – s'il y a plutôt lieu de régler certaines questions au moyen d'instruments tels que des conventions collectives. Il en sera de même, encore, lorsqu'une disposition de la MLC, 2006 aura trait essentiellement aux mesures à prendre par le gouvernement lui-même, par voie de circulaire administrative. Dans certains cas, un pays pourra décider qu'aucune mesure nouvelle n'est nécessaire parce que, par exemple, tel droit du marin prévu par la convention trouve déjà son expression adéquate dans le droit appliqué par les juridictions. **Ce modèle de dispositions couvre l'ensemble des sujets embrassés par la MLC, 2006 mais ce souci d'exhaustivité ne tend à rien d'autre qu'à une mise en œuvre intégrale de la convention : il ne doit pas être perçu comme prétendant qu'une loi ou une législation est le moyen le plus approprié de régler telle ou telle matière, d'autant que l'on conçoit aisément que la situation peut différer d'un pays à l'autre selon le système juridique ou en raison d'autres facteurs.** Il faut également faire la part de la terminologie juridique en usage, qui diffère d'un pays à l'autre, et aussi du statut des accords internationaux (traités ou conventions) – dont la MLC, 2006 fait partie – au regard de la Constitution du pays considéré.

Dans certains cas, il se peut qu'un pays dispose déjà d'une législation substantielle à travers, par exemple, une loi générale sur la marine marchande qui règle un large éventail de normes du travail maritime, dont l'âge minimum, la sécurité sociale, la santé et la sécurité au travail, et le contrôle de l'application des conventions maritimes internationales au moyen de l'inspection des navires et de la certification, éventuellement par suite de la ratification des conventions adoptées antérieurement par l'Organisation internationale du Travail (OIT) ou d'autres conventions maritimes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). En ce cas, seules des ajustements mineurs seront probablement nécessaires, pour réactualiser certaines dispositions ou combler de petites lacunes. Dans d'autres cas, il peut y avoir des pays dont la législation dans ce domaine est embryonnaire ou inexistante. La formule d'une loi ou d'un autre instrument unique sera alors préférable. Mais dans tous les cas, un passage en revue de la législation existante (s'accompagnant de l'analyse de ses lacunes éventuelles) doit être entrepris afin de déterminer quelle sera la formule la plus appropriée. Il convient également de mentionner le formulaire² élaboré par le BIT pour l'établissement des rapports devant être soumis au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, formulaire qui précise la documentation dont les organes de contrôle de l'OIT s'attendent à constater l'existence une fois la convention ratifiée.

La MLC, 2006 contient la note explicative suivante, relative aux relations entre les différentes parties constitutives de cet instrument et la nature des obligations découlant de chacune de ces parties.

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

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 règles et le code.*
3. *Les articles et les règles 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 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 règles 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. Étant 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 règles.*

¹ Le texte de cet instrument est accessible par l'adresse suivante : <http://www.ilo.org/mlc>

² Ce document est accessible par l'adresse suivante : <http://www.ilo.org/mlc>

5. Les dispositions des règles 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 en matière de sécurité sociale
- Titre 5 : Respect et mise en application des dispositions
6. Chaque titre contient des groupes de dispositions ayant trait à un droit ou à un principe (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 règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l'âge minimum).
7. La convention a trois objectifs sous-jacents :
- établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes ;
 - laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits ;
 - veiller (via le titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.
8. La souplesse d'application résulte essentiellement de deux éléments : le premier est la faculté donnée à chaque Membre, si nécessaire (article VI, paragr. 3), de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code en mettant en œuvre des mesures équivalentes dans l'ensemble (telles que définies à l'article VI, paragr. 4).
9. Le second élément de souplesse réside dans les prescriptions obligatoires d'un grand nombre des dispositions de la partie A qui 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 œuvre 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 prescrit que tous les navires doivent permettre un accès rapide aux médicaments nécessaires pour les soins médicaux à bord des navires (paragr. 1 b)) et que « tout navire dispose d'une pharmacie de bord » (paragr. 4 a)). 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. 4).
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'État du port, les inspections ne viseront que les prescriptions pertinentes (articles, règles 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 du BIT chargés de contrôler l'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.

L'article VI, paragraphes 3 et 4, auquel il est fait référence au paragraphe 8 ci-dessus de la note explicative, a la teneur suivante (c'est nous qui soulignons) :

- Un Membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes 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 dans l'ensemble aux dispositions de la partie A.**
- Aux seules fins des dispositions du paragraphe 3 du présent article, une loi, un règlement, une convention collective ou toute autre mesure d'application est considéré comme équivalent dans l'ensemble dans le contexte de la présente convention si le Membre vérifie que :
 - il favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code ;
 - il donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code.

La flexibilité offerte par cet article VI ne s'applique pas au Titre 5 (Respect et mise en application des dispositions) de la MLC, 2006.

Comment utiliser ce manuel

Dans ce manuel, on trouvera, sur la **page de gauche** (numéro de page pair) un commentaire expliquant la finalité du texte proposé relativement à chaque question et mettant en relief les points spécifiques à prendre en considération. En regard, sur la **page de droite** (numéro de page impair), on trouvera des dispositions types à l'usage des rédacteurs, qui les adapteront au contexte national. Les **notes de bas page** ne sont pas destinées à être intégrées dans la législation nationale ; elles ont simplement pour but d'indiquer quelles sont les prescriptions spécifiques de la MLC, 2006 auxquelles correspondent les dispositions proposées. Cependant, les informations contenues dans ces notes de bas page seront utiles aux administrations, lorsque celles-ci élaboreront leur Déclaration nationale de conformité du travail maritime, Partie I (DCTM, Partie I : voir MLC, 2006, appendice A5-II) à joindre au certificat qui devra se trouver à bord des navires appartenant à la catégorie pour laquelle un tel certificat est exigé. Enfin, elles seront utiles aux gouvernements pour l'établissement des rapports à soumettre au BIT en application de l'article 22 (voir l'appendice du présent manuel).

Les termes qui apparaissent en **caractères gras** dans le modèle de dispositions sont repris des dispositions de la Partie A (Normes obligatoires) du règlement et du code, qui ont force obligatoire. Les termes qui apparaissent en caractères ordinaires ne sont pas repris de la convention mais sont proposés comme étant manifestement utiles ou nécessaires pour rédiger les dispositions propres à mettre convenablement en œuvre la convention. Les termes qui apparaissent en *italiques* sont repris des dispositions de la Partie B (Principes directeurs, non obligatoires) du code, qui, conformément à l'article VI, paragraphe 2, de la convention, doivent être dûment prises en considération dans l'élaboration des dispositions nationales destinées à mettre en œuvre les dispositions obligatoires de la convention. Les termes apparaissant entre crochets [...] indiquent les changements ou les adjonctions qu'il convient d'apporter pour répondre aux spécificités de la terminologie, d'un contexte ou de définitions propres à un pays (et concernant, par exemple, la période devant être considérée comme appartenant à la « nuit » dans le contexte de l'emploi des gens de mer de moins de 18 ans, ou encore le nom de l'autorité ou du ministère compétents). De même, les termes qui peuvent ne pas être applicables à un pays donné en raison, par exemple, de la situation de ce dernier, apparaissent eux aussi entre crochets [].

En plusieurs endroits, il est fait référence à une « **rubrique annexe** ». Ce modèle de dispositions en propose neuf (numérotées I à IX), énumérées à la fin du présent manuel. La teneur de ces rubriques annexes n'a pas été fixée. Leur raison d'être est de répondre à la nécessité éventuelle, ultérieurement, de dispositions ou mesures subsidiaires, qui devront être adoptées dans chaque pays par la voie de consultations ou être arrêtées d'une autre manière comme, peut-être, par le biais d'un autre instrument réglementaire ou législatif national. Dans certains cas, la rubrique annexe comprend d'autres informations spécifiques au pays.

Les Articles

Commentaire

Comme nous l'avons dit dans la *Note explicative* mentionnée dans l'introduction au présent manuel, les Articles fixent le cadre général des prescriptions particulières qui sont énoncées sous les Titres 1 à 5. Pour l'essentiel, il faudra que la législation nationale soit conçue de manière à mettre en œuvre la matière contenue dans les Titres, ce qui entraînera *ipso facto* la mise en œuvre des obligations internationales du pays telles qu'exprimées dans les Articles. Toutefois, il y a, dans les Articles, certains points qui devront être examinés avec attention au stade de l'élaboration de la législation. L'article II (« Définitions et champ d'application ») tient une place centrale dans le processus de mise en œuvre au niveau national. Les termes qui sont employés dans la MLC, 2006 ne sont pas en soi importants : si, par exemple, un pays utilisait dans sa législation (à la différence de la MLC, 2006) un terme autre que celui de « navire », il pourrait parfaitement continuer de le faire : ce qui importerait, ce serait qu'il attribue au terme ainsi utilisé le sens et la portée que la MLC, 2006 attribue elle-même au terme « navire ». La MLC, 2006 (à la différence de nombre de conventions de l'OIT et de conventions de l'OMI antérieures) est plus étendue dans son application en ce qu'elle ne prévoit ni limitation générale en fonction du tonnage ni exclusion de catégorie de navires en fonction de la nature de leur navigation. En vertu de l'article II, paragraphes 1 (i) et 4, la convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées affectés à des activités commerciales. Sous réserve de toutes dispositions nationales contraires³, elle ne s'applique pas :

- à tout bâtiment naviguant 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 ;
- aux navires qui ne sont pas ordinairement affectés à des activités commerciales ;
- aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et aux navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques ;
- aux navires de guerre ou aux navires de guerre auxiliaires.

La MLC, 2006 s'applique à l'égard de tous les gens de mer embarqués à bord de tous les navires couverts par cet instrument. En vertu de l'article II, paragraphe 1 (f), les termes *gens de mer* ou *marin* désignent les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique. Il appartient donc au législateur de chaque pays de veiller à ce que, pour toutes les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique – quelle que soit la désignation retenue pour ces personnes dans la législation nationale (« gens de mer », « équipage », « matelots », « officiers », « patron », « personnel de service »), les conditions de travail et de vie à bord soient conformes aux prescriptions minimales prévues pour les gens de mer par la convention. Si la législation du pays comporte déjà une définition des gens de mer où, par exemple, des « marins » (vocabulaire que la MLC, 2006 s'efforce d'éviter puisqu'il peut implicitement exclure les femmes), le législateur devra modifier cette définition nationale dans la mesure où elle ne couvrirait pas toutes les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire. Dans le modèle de « Définitions et champ d'action » proposé ci-après dans la section 0, on a supposé que la législation nationale ne comporte pas encore de définitions qui conviennent.

Comme indiqué à l'article II, paragraphe 1, les termes « autorités compétentes » peuvent désigner le ministre ou une ou plusieurs instances gouvernementales de la compétence – totale ou partielle – duquel ou desquelles relève l'application de la MLC, 2006. Il convient de noter que cet article II ménage une certaine souplesse en ce qu'il habilite les autorités nationales à trancher « lorsque l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute », de même qu'en ce qui concerne l'application de certains éléments [du code] à certains navires (article II, paragraphe 6). Il pourrait être utile de prévoir que les autorités compétentes seront spécialement habilitées à statuer dans ces cas, une fois accomplies les procédures de consultation prévues à l'article II.

Les articles de la MLC, 2006 touchent aussi d'autres aspects. L'article III a trait aux droits fondamentaux dont chaque pays doit vérifier le respect dans sa législation, même si c'est dans sa législation donnant application à d'autres conventions importantes de l'OIT portant sur ces droits fondamentaux que les dispositions légales pertinentes ont trouvé leur place. L'application des articles IV et V est simplement sous-jacente à celle des titres 1 à 5 de la MLC, 2006 (titres 1 à 5 du présent modèle de dispositions) : dès lors que ces titres trouvent leur expression appropriée dans la législation, il y a lieu de considérer que les articles IV et V sont eux aussi convenablement appliqués. L'article VI, paragraphes 3 et 4, accorde aux pays une certaine latitude dans la mise en œuvre du code (exception faite du titre 5) en faisant intervenir la notion d'« équivalence dans l'ensemble ».

³ Un pays est toujours libre de se doter d'une législation ayant une application plus étendue que la MLC, 2006. Cette option est parfaitement compatible avec la convention.

Section 0. Définitions et champ d'application

1. Aux fins de la présente [insérer ici le terme qui convient, tel que *loi, règlement, décret ordonnance*] sauf stipulation contraire d'une disposition particulière, l'expression :
 - a) « la convention » désigne la convention du travail maritime adopté par l'Organisation internationale du Travail en 2006 ;
 - b) « autorité compétente » désigne [insérer ici le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité de la compétence duquel ou de laquelle relève l'application de la convention] ;⁴
 - c) « déclaration de conformité du travail maritime » désigne la déclaration visée à [la section 5.1.3 ci-après] ;⁵
 - d) « navire étranger » désigne un navire battant le pavillon d'un pays autre que [insérer ici le nom du pays] ;
 - e) « certificat de travail maritime » désigne le certificat visé à [la section 5.1.3 ci-après] ;⁶
 - 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 ;⁷
 - g) « contrat d'engagement maritime » renvoie à tout contrat de travail du marin [y compris au contrat d'embarquement] ;⁸
 - 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'armateurs ou leur placement auprès d'armateurs ;⁹
 - 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 ;¹⁰
 - 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 a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;¹¹
 - k) « organisations d'armateurs et de gens de mer » désigne [les organisations désignées ci-après] ;
 - l) « convention STCW » désigne la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée ;
2. Sauf disposition contraire expresse, la présente [insérer ici le nom de l'instrument] s'applique à tous les gens de mer et à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.¹²
3. Si, aux fins de la présente [insérer ici le nom de l'instrument], l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, ou en cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.¹³
4. Lorsque l'autorité compétente décide qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers de la présente [insérer ici le nom de l'instrument] à un navire ou à certaines catégories de navires battant le pavillon du Membre, les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'autorité compétente ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.¹⁴
5. Toute décision prise en application des paragraphes 3 ou 4 ci-dessus doit être communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail.¹⁵

⁴ Voir article II, paragr.1 a).

⁵ Voir article II, paragr.1 b).

⁶ Voir article II, paragr.1 d).

⁷ Voir article II, paragr.1 f).

⁸ Voir article II, paragr.1 g).

⁹ Voir article II, paragr.1 h).

¹⁰ Voir article II, paragr.1 i).

¹¹ Voir article II, paragr.1 j).

¹² Voir article II, paragr.2 et 4.

¹³ Voir article II, paragr.3 et 5.

¹⁴ Voir article II, paragr.6.

¹⁵ Voir article II, paragr.7.

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

Règle 1.1 ; norme du code A1.1 et principe directeur B1.1

Commentaire

Âge minimum

Objet : assurer qu'aucune personne n'ayant pas l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire

La protection des enfants contre l'exploitation sur le marché du travail a toujours été une priorité de l'OIT, et la nécessité de mesures en ce sens dans le secteur maritime autant que dans les autres est évidente. La MLC, 2006 ne précise pas la forme juridique sous laquelle ce principe doit être mis en œuvre, mais il doit l'être sous une forme qui revêt un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. Les dispositions obligatoires de cet ordre devront :

- prescrire que l'âge minimum d'admission à l'emploi ou au travail en mer est de 16 ans, chaque pays restant libre, nonobstant, de prescrire un âge plus élevé. En outre, la MLC, 2006 prévoit que certains postes ou emplois (dangereux, par exemple) ne doivent pas être occupés ou exercés par des personnes de moins de 18 ans.
- Interdire le « travail de nuit » pour les marins de moins de 18 ans, sous réserve, éventuellement, de dérogations par lesquelles l'autorité compétente pourra autoriser un tel travail de nuit dans le cadre de programmes de formation professionnelle et de plans d'études professionnelles.
- Interdire que les marins de moins de 18 ans accomplissent un travail susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. La définition exacte d'un tel travail n'est pas donnée par la convention mais elle doit être établie conformément au paragraphe 4 de la norme A1.1. Pour de plus amples précisions sur la nature du travail propre à être déclaré dangereux pour les marins de moins de 18 ans, se reporter au principe directeur B4.3.1.

Il convient de noter que, en tant qu'aspect général à prendre en considération pour toutes les prescriptions émises par la MLC, 2006, le principe directeur B.1.1 énonce :

1. Lorsqu'ils établissent des règlements relatifs aux conditions de travail et de vie, les Membres devraient accorder une attention particulière aux besoins des jeunes de moins de 18 ans.

Un certain nombre de dispositions de la MLC, 2006 énoncent expressément une attention particulière doit être portée aux jeunes gens de mer. C'est le cas, par exemple, de celles qui ont trait aux certificats médicaux, au rapatriement, aux congés annuels, à la durée du travail et au repos, à la santé, à la sécurité et à la prévention des accidents. Il convient également de noter que la MLC, 2006 ne prescrit pas d'âge minimum d'admission à des postes spécifiques à bord des navires, si ce n'est en ce qui concerne les emplois de cuisinier de navires, pour lesquels l'âge minimum reste fixé à 18 ans (norme A3.2, paragraphe 8. Voir également section 3. 2 du présent modèle de dispositions). Il se peut cependant que les prescriptions soient déjà en place au niveau national pour appliquer d'autres conventions maritimes telles que la convention STCW de l'OMI, qui fixent un âge minimum pour l'admission des gens de mer couverts par la convention STCW à certains emplois.

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

Section 1. 1. Âge minimum

1. L'emploi, l'engagement ou le travail de toute personne de moins de 16 ans à bord d'un navire est interdit.¹⁶
2. L'emploi, l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité.
3. Les activités ou le travail susceptible de compromettre la santé ou la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans sont ceux qui sont énoncés ci-dessous ainsi que ceux que l'autorité compétente pourra avoir déterminés comme tels après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables.¹⁷
4. Le travail de nuit est interdit pour les gens de mer de moins de 18 ans, sous réserve des dérogations visées au paragraphe ci-dessous. Aux fins de la présente disposition, le terme « nuit » couvre la période [comprise entre 9 heures du soir et 6 heures du matin *ou tout autre période de neuf heures consécutives au moins commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin qui aura été fixée par l'autorité compétente*].¹⁸
5. Une dérogation concernant le travail de nuit peut être prévue par l'autorité compétente quand :¹⁹
 - a) la formation effective des gens de mer concernés, dans le cadre des programmes et plans d'études établis, pourrait être compromise sans cela ;²⁰ ou
 - b) la nature particulière de la tâche ou le programme de formation agréé exige que les gens de mer de moins de 18 ans visés par la dérogation accomplissent des tâches de nuit et que l'autorité a déterminé, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne porte pas préjudice à la santé ou au bien-être des intéressés.²¹
6. Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire.²²

¹⁶ Règle 1.1, paragr. 1 ; règle 1.1, paragr. 2 ; norme A.1.1, paragr. 1.

¹⁷ Norme A1.1, paragr. 4 ; principe directeur B1.1, paragr. 1.

¹⁸ Règle 1.1, paragr.3 ; norme A1.1, paragr.2.

¹⁹ Norme A1.1, paragr.3.

²⁰ Norme A1.1, paragr.3 a).

²¹ Norme A1.1, paragr.3 b).

²² Norme A3.2, paragr. 8. Voir également section 3.2 du présent modèle de dispositions.

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

Règle 1.2 ; norme du code A1.2 et principe directeur B1.2

Commentaire

Certificat médical

Objet : assurer que tous les gens de mer sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions en mer

L'examen médical a pour but non seulement de ne pas exposer un marin aux risques inhérents au travail à la mer dans le cas où il ne serait pas médicalement apte à affronter ces risques mais aussi de protéger les autres marins à bord, les passagers et la cargaison contre les risques que les uns ou les autres encourraient dans le cas où le marin ne serait pas médicalement apte à accomplir les tâches qui lui incombent. Il est aussi dans l'intérêt de l'armateur d'être sûr que les marins qu'il emploie sont médicalement aptes au service à la mer. Les prescriptions établies par la MLC, 2006 dans ce domaine se superposent à celles qui ont été introduites avec les amendements apportés en juin 2010 à la convention STCW de l'OMI en ce qui concerne les marins auxquels cette convention s'appliquait d'ores et déjà. Cependant, ni la MLC, 2006 ni la convention STCW ne répond à la question de savoir si l'État du pavillon est tenu ou non de prescrire un examen médical dans son territoire. Ni l'une ni l'autre ne dit non plus comment l'État du pavillon détermine en quoi consiste un « médecin dûment qualifié » (notamment lorsque les certificats médicaux sont délivrés à l'étranger), et la pratique dans ce domaine peut varier d'un pays à l'autre. Sur ce plan, il est particulièrement important de prendre dûment en considération les orientations données au niveau international à travers le principe directeur B1.2.1. L'autorité compétente devrait dresser une liste des médecins qualifiés pour délivrer des certificats médicaux, y compris, le cas échéant, de médecins d'autres pays qu'elle estime qualifiés pour délivrer un certificat médical à un marin dans le cas où le certificat dont celui-ci est détenteur expire au cours d'un voyage ou, en cas d'urgence, si le marin n'est pas autorisé par l'autorité compétente à continuer de travailler pendant un laps de temps limité sans être détenteur d'un certificat médical en cours de validité.

La MLC, 2006 n'aborde pas non plus la question de la forme que doit revêtir l'instrument législatif propre à mettre en œuvre ces prescriptions ; elle prévoit simplement que cet instrument doit revêtir un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne et qu'il doit être ainsi conçu :

- Les gens de mer ne sont pas autorisés à travailler à bord d'un navire à moins d'avoir été déclarés médicalement aptes à l'exercice de leurs fonctions ;
- le certificat médical doit avoir été délivré aux marins par un médecin dûment qualifié et doit être en cours de validité (excepté le cas où l'expiration de cette validité rentre dans l'une des deux dérogations admises) ;
- le marin doit avoir le droit de passer un deuxième examen si le certificat lui est refusé à l'issue du premier ou que le certificat qui lui est délivré est assorti d'une limitation ;
- un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la convention STCW ou satisfaisant dans l'ensemble à ces prescriptions doit être accepté par l'autorité compétente ;
- à moins qu'une durée plus courte ne soit imposée en raison de la nature des fonctions considérées ou ne soit imposée par la convention STCW, la durée maximale de validité d'un certificat sera :
 - de deux ans au maximum, sauf pour les certificats médicaux délivrés aux gens de mer âgée de moins de 18 ans, pour qui cette durée sera seulement d'un an ;
 - de six ans au maximum pour le certificat concernant la perception des couleurs (lorsque le poste occupé exige un tel certificat) ;
- le certificat médical doit être établi en anglais pour les gens de mer effectuant une navigation internationale.

Il existe deux dérogations possibles à la règle prescrivant que le marin doit être détenteur d'un certificat médical en cours de validité : l'une correspond au cas où le marin est appelé d'urgence à servir à bord d'un navire alors que son certificat médical a expiré ; l'autre correspond au cas où le certificat médical expire pendant la durée d'un voyage. Dans le cas d'urgence que l'on vient de mentionner, c'est l'autorité compétente de l'État du pavillon qui peut autoriser le marin à travailler. Dans le cas du certificat venant à expiration au cours du voyage, ce certificat sera réputé valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un nouveau certificat médical. Dans l'un et l'autre cas, l'autorisation de travailler alors que le certificat médical est parvenu à expiration n'excédera pas trois mois.

Section 1. 2. Certificat médical

1. Les gens de mer doivent être en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer. Le certificat médical doit avoir été délivré avant que le travail à bord ne commence.²³
2. Un certificat médical valide délivré conformément aux prescriptions de la convention STCW sera réputé satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus.
3. L'autorité compétente fixera, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, la nature de l'examen médical et les caractéristiques du certificat médical. À cette fin, l'autorité compétente prendra dûment en considération les²⁴ Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale ou l'Organisation mondiale de la santé.²⁵
4. Le certificat médical :
 - a) est délivré par un médecin dûment qualifié reconnu par l'autorité compétente pour la délivrance des certificats médicaux des gens de mer ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par un praticien reconnu par l'autorité compétente comme étant qualifié pour délivrer un tel certificat. Pour être ainsi reconnu, le médecin doit jouir, sur le plan professionnel, d'une totale indépendance dans l'exercice du jugement médical indispensable à la conduite de l'examen médical ;²⁶
 - b) doit indiquer notamment que :
 - i) l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs 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, sont toutes satisfaisantes ;²⁷
 - ii) l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.²⁸
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 peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou par un arbitre médical indépendants.²⁹
6. À moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la convention STCW :
 - a) un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an ;
 - b) un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.³⁰
7. Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que :
 - a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois ;
 - b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical périmé seulement depuis peu.³¹
8. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.³²
9. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être établis en anglais.³³

²³ Règle 1.2, paragr.1 ; norme A1.2, paragr.1.

²⁴ Norme A1.2, paragr.2.

²⁵ Principe directeur B1.2, paragr.1

²⁶ Norme A1.2, paragr.4.

²⁷ Norme A1.2, paragr.6 a).

²⁸ Norme A1.2, paragr.6 b).

²⁹ Norme A1.2, paragr.5.

³⁰ Norme A1.2, paragr.7.

³¹ Norme A1.2, paragr.8.

³² Norme A1.2, paragr.9.

³³ Norme A1.2, paragr.10.

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

Règle 1.3 ; norme du code A1.3 et principe directeur B1.3

Commentaire

Formation et qualification

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

Les normes concernant la formation et les qualifications sont un moyen indispensable pour que les risques encourus par la vie humaine à bord des navires soient aussi faibles que possible. Les travaux de l'OIT et de l'OMI dans ce domaine se sont étendus aux questions les plus vastes de la politique de formation et de développement des ressources humaines aussi bien qu'à la nécessité plus immédiate de garantir que ceux qui servent à bord des navires soient en mesure de s'acquitter de leurs fonctions de manière sûre. La MLC, 2006 n'aborde pas la question de la forme que doit revêtir l'instrument propre à mettre en œuvre ces prescriptions ; elle prévoit simplement que cet instrument doit revêtir un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. La MLC 2006 ne fixe pas non plus de prescriptions spécifiques en matière de formation, par rapport aux fonctions qu'un marin peut exercer, sauf à prévoir que les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. Il s'agit là d'un principe inscrit également dans la convention STCW de l'OMI. La MLC, 2006 prescrit à l'État du pavillon de veiller à ce que :

- les gens de mer soient tenus d'avoir suivi une formation, d'être titulaire d'un certificat de capacité ou d'être qualifiés à un autre titre pour exercer leurs fonctions ;
- les gens de mer aient suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires ;
- les gens de mer ayant suivi une formation et obtenu un brevet conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale (convention STCW) soient considérés comme satisfaisant à ces prescriptions.

NOTE

La compétence pour la formation professionnelle, matière qui fait l'objet de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, a été formellement transférée à l'OMI afin qu'elle soit régie par la convention STCW. Les prescriptions correspondantes sont désormais régies par les amendements à la convention STCW adoptés en juin 2010. Toutefois, pour les pays qui ont ratifié la convention de l'OIT n° 74, les dispositions de ce dernier instrument resteront contraignantes jusqu'à ce que les amendements à la convention STCW s'y substituent ou à l'expiration d'un délai de cinq ans consécutif à l'entrée en vigueur de la MLC, 2006 à leur égard. Étant donné que les amendements à la convention STCW devaient entrer en vigueur en janvier 2012, c'est-à-dire avant la MLC, 2006, toute obligation au titre de la convention n° 74 n'aura plus lieu d'être pour les pays ayant ratifié la MLC, 2006 (à l'entrée en vigueur de cette dernière).

Section 1.3 Formation et qualifications

1. **Les gens de mer doivent avoir suivi une formation, être titulaires d'un certificat de capacité ou encore être qualifiés à un autre titre pour exercer ses fonctions.**³⁴
2. **Les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.**³⁵
3. **Les formations et brevets conformes à la convention STCW ou à d'autres instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle.**³⁶
4. ³⁷[La [insérer le nom de la législation nationale assurant la mise en œuvre de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946] restera applicable tant que l'autorité compétente n'aura pas décidé qu'elle sera remplacée par [insérer le nom de la nouvelle législation nationale mettant en œuvre la convention STCW].]³⁸

³⁴ Règle 1.3, paragr.1.

³⁵ Règle 1.3, paragr.2.

³⁶ Règle 1.3, paragr.3.

³⁷ N.B. : il n'y aura lieu d'inclure cette disposition dans la législation nationale que si le pays concerné a ratifié la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946.

³⁸ Règle 1.3, paragr.4.

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

Règle 1.4 ; norme du code A1.4 et principe directeur B1.1

Commentaire

Recrutement et placement

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

Réglementer le fonctionnement des services de recrutement et de placement des gens de mer, notamment de ceux qui appartiennent au secteur privé, est devenu une nécessité, du fait que nombre de marins cherchent à s'embarquer sur des navires battant le pavillon d'un pays autre que le leur. Une telle situation peut poser des difficultés pour les gens de mer dans le cas où l'armateur n'est pas en mesure de faire face à ses responsabilités. Il y a également lieu de rester en alerte devant les pratiques déloyales utilisées par certains services de recrutement, telles que la mise à la charge des marins de commissions de recrutement particulièrement élevées ou encore la tenue de « listes noires ». Les dispositions de la MLC, 2006 s'adressent aux pays sur le territoire desquels opèrent des services aussi bien publics que privés de recrutement et de placement des gens de mer. Néanmoins, la plupart des dispositions obligatoires énoncées à la règle A1.4 concernent les pays sur le territoire desquels opèrent des services de recrutement et de placement privés. La convention ne prescrit pas à un pays de développer ou promouvoir l'essor de tels services (en fait, elle énonce qu'il faut éviter de favoriser une multiplication indue des services privés de cette nature). Elle prévoit que, lorsque de tels services existent, ils doivent être réglementés conformément à ses dispositions. Elle vise à la mise en place d'un dispositif (basé sur la licence, l'agrément, ou une autre forme de contrainte) qui encadre le fonctionnement des services privés de placement et elle exige aussi que certains aspects dont, au minimum, les suivants, soient régis par des lois, des règlements ou des instruments d'un autre type :

- la supervision et le contrôle des services privés de recrutement et de placement des gens de mer, garantissant que ces services fonctionnent dans le respect de ces prescriptions ;
- l'interdiction faite à ces services de recourir à des listes ou autres expédients de ce genre (« listes noires ») ;
- aucuns frais ou honoraires ne doivent être mis à la charge des gens de mer pour l'utilisation de ces services ;
- les services de recrutement et de placement des gens de mer doivent s'être dotés d'un système de couverture par une assurance ou d'autres dispositions équivalentes pour être en mesure, au besoin, de dédommager les marins d'une perte pécuniaire résultant de leur propre défaillance ou de celle de l'armateur ;
- les services de recrutement et de placement des gens de mer doivent s'assurer, autant que cela est pratiquement réalisable, que l'armateur est à même de prémunir le marin contre le risque d'être laissé sans ressources dans un port étranger.³⁹

Les services publics de recrutement et de placement des gens de mer, s'il en est, doivent fonctionner conformément à ce que prévoit le principe directeur B1.4.

Il convient de mentionner également les obligations qui incombent à l'État du pavillon en ce qui concerne les armateurs recourant à des services (publics ou privés) de recrutement et de placement de gens de mer établis dans des pays qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006. Lors de l'inspection des navires, les États du pavillon sont tenus, lorsque l'armateur a recouru à un service de recrutement et de placement des gens de mer privé, de vérifier que les règles fixées en la matière par la convention ont été respectées. Même si la question n'est pas abordée dans le présent modèle de dispositions, il convient de noter que la MLC, 2006 comporte une disposition (norme A.1.4, paragraphe 3) qui traite spécifiquement de la situation des services de recrutement et de placement administrés par une organisation nationale de gens de mer au profit des gens de mer nationaux qui recherchent un embarquement sur un navire battant le pavillon du pays même. Il sera loisible aux pays sur le territoire desquels il n'existe pas de tels services de ne pas tenir compte de la plupart des éléments de détail contenus dans le modèle de dispositions ci-après, notamment des paragraphes 7 et 8 relatifs aux services privés et où/aux services publics de recrutement et de placement. Il leur sera néanmoins utile de conserver ces éléments, de manière à pouvoir les intégrer dans la législation dont ils devront se doter dans le cas où, par la suite, de tels services y verraient le jour.

³⁹ Par exemple, l'armateur est tenu de fournir à l'État du pavillon une garantie financière à cet égard (règle 2.5, parag. 2).

Section 1. 4. Recrutement et placement

1. **Tous les gens de mer doivent avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent leur permettant de trouver, sans frais pour eux, un emploi à bord d'un navire.⁴⁰ Tout service public de recrutement et de placement des gens de mer** opérant sur le territoire de [insérer le nom du pays] sera géré selon des règles propres à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi tels qu'ils sont énoncés dans la présente convention.⁴¹
2. **Tous services privés de recrutement et de placement opérant sur le territoire de [insérer le nom du pays] dont l'objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre appréciable de gens de mer ne peuvent exercer leur activité que sous le [insérer le nom du système normalisé de licence, agrément ou autre forme de réglementation applicable]. L'autorité compétente n'établira, ne modifiera ni ne remplacera un tel système qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer. En cas de doute quant à l'applicabilité de ce [insérer le nom de l'instrument] à un service privé de recrutement et de placement, la question sera tranchée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.**⁴²
3. **L'autorité compétente supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire de [insérer le nom du pays]. Elle ne délivre ou ne renouvelle la licence, l'agrément ou toute autre forme d'habilitation dont un tel service privé doit être détenteur pour opérer sur ce territoire que si elle a pu vérifier que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par [insérer le nom de l'instrument].**⁴³
4. **L'autorité compétente veille à ce qu'il existe des mécanismes et procédures appropriés, associant, comme il convient, des représentants des armateurs et des gens de mer, pour connaître, le cas échéant, des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer.**⁴⁴
5. **L'autorité compétente doit, dans toute la mesure possible, informer les ressortissants de [insérer le nom du pays] des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement à bord d'un navire battant le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la présente convention tant qu'elle n'a pas acquis la certitude que cet État applique des normes équivalentes à celles qui sont fixées par la convention.**⁴⁵
6. **L'armateur qui utilise des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans un pays qui n'a pas ratifié la convention doit fournir à l'autorité compétente les informations dont celle-ci a besoin sur les règles de fonctionnement auxquelles ces services sont assujettis pour s'assurer que ces services respectent les prescriptions de [insérer le nom de l'instrument].**⁴⁶
7. Les services privés de recrutement et les placements des gens de mer doivent opérer dans le respect des prescriptions suivantes :⁴⁷
 - a) **tous moyens, mécanismes ou listes visant à empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises sont interdits ;**⁴⁸
 - b) **aucun honoraire ou autre frais ne peut être mis à la charge des gens de mer, directement ou indirectement, totalement ou partiellement, à raison de leur recrutement, leur placement ou l'obtention d'un emploi, sans préjudice, cependant, des frais que les gens de mer peuvent avoir à supporter pour se faire délivrer le certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et le passeport ou autre document de voyage individuel de cet ordre, mais non compris le coût des visas, lequel doit être à la charge de l'armateur ;**⁴⁹ *des procédures doivent être établies afin de parer aux risques d'exploitation des gens de mer tels que ceux qui peuvent résulter de l'octroi d'avances sur salaire ou de toute autre transaction financière entre l'armateur et le marin traitée par l'intermédiaire du service de recrutement et de placement*⁵⁰ *et afin que les coûts, s'il en est, que le marin aura à supporter dans le cadre de la procédure de son recrutement soient clairement connus ;*⁵¹

⁴⁰ Règle 1.4, paragr.1.⁴¹ Norme A1.4, paragr.1.⁴² Norme A1.4, paragr.2.⁴³ Norme A1.4, paragr.6.⁴⁴ Norme A1.4, paragr.7.⁴⁵ Norme A1.4, paragr.8.⁴⁶ Norme A1.4, paragr.9.⁴⁷ Norme A1.4, paragr.5 ; norme A1.4, paragr.5 c).⁴⁸ Norme A1.4, paragr.5 a).⁴⁹ Norme A1.4, paragr.5 b).⁵⁰ Principe directeur B1.4.1, paragr.2 e).⁵¹ Principe directeur B1.4.1, paragr.2 f).

- c) **un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire doit être tenu à disposition aux fins d'inspection par l'autorité compétente** ;⁵² les services privés de recrutement et de placement devront se conformer à des pratiques de fonctionnement vérifiables en ce qui concerne les aspects suivants : en particulier, les informations concernant *les examens médicaux, les pièces d'identité des gens de mer et toutes autres formalités auxquelles les gens de mer doivent satisfaire pour obtenir un emploi* ;⁵³ *les services de recrutement doivent assurer la tenue, dans le respect du droit à la protection de la vie privée et des règles de confidentialité, de registres complets et détaillés des gens de mer couverts par leur système de recrutement et de placement, registres qui devraient inclure au moins les mentions suivantes :*
- i) *les qualifications de l'intéressé(e) ;*
 - ii) *les états de service de l'intéressé(e) ;*
 - iii) *les données personnelles pertinentes pour l'emploi ;*
 - iv) *les données médicales pertinentes pour l'emploi* ;⁵⁴
- d) **les gens de mer doivent être informés des droits et obligations prévus par leur contrat d'engagement ; les dispositions nécessaires doivent être prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement tant avant de le signer qu'après l'avoir fait et pour qu'un exemplaire de ce contrat leur soit remis** ;⁵⁵
- e) *les services de recrutement doivent 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 de la politique de l'armateur en ce qui concerne leur emploi* ;⁵⁶
- f) **les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire doivent posséder les qualifications requises et détenir les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et les contrats d'engagements doivent être conformes à la législation et à toute convention collective qui y est associée** ;⁵⁷
- g) les services de recrutement doivent observer *des procédures propres à :*
- i) *garantir autant que cela est pratiquement réalisable que tous les certificats et documents que l'intéressé est tenu de produire en vue de son emploi sont à jour et n'ont pas été obtenus de manière frauduleuse et que ses états de service ont été vérifiés* ;⁵⁸
 - ii) *vérifier 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 l'armateur et une organisation représentative des gens de mer ; et*
 - iii) *ne placer des gens de mer, par principe, qu'auprès d'armateurs qui assurent aux gens de mer des conditions de travail et d'emploi conformes aux lois ou règlements ou conventions collectives applicables* ;⁵⁹
- h) les services de recrutement **doivent s'assurer autant que cela est pratiquement réalisable que l'armateur a les moyens d'éviter que les gens de mer soient abandonnés dans un port étranger** ;⁶⁰
- i) les services de recrutement *doivent tenir à jour des listes des navires à bord desquels ils placent des gens de mer garantissant qu'ils puissent être contactés à tout moment en cas d'urgence* ;⁶¹
- j) *des procédures doivent être prévues pour garantir que les demandes de renseignements ou de conseils formulées par des proches tandis que les gens de mer sont en mer seront traitées sans délai, avec bienveillance et sans frais* ;⁶²
- k) **les services de recrutement et de placement doivent examiner toute doléance concernant une question qui rentre dans le champ de leurs activités, y répondre et aviser l'autorité compétente de toutes celles auxquelles aucune solution n'aura pu être trouvée** ;⁶³

⁵² Norme A1.4, paragr.5 c) i).

⁵³ Principe directeur B1.4.1, paragr. 2 a).

⁵⁴ Principe directeur B1.4.1, paragr.2 b).

⁵⁵ Norme A1.4, paragr.5 c) ii). Il y a lieu de tenir compte également des prescriptions relatives au contrat d'engagement des gens de mer définies sous la norme A2.1 (voir section 2.1 du présent modèle de dispositions).

⁵⁶ Principe directeur B1.4, paragr.2 g).

⁵⁷ Norme A1.4, paragr. 5 c) iii).

⁵⁸ Principe directeur B1.4, paragr.2 i).

⁵⁹ Principe directeur B1.4, paragr.2 k).

⁶⁰ Norme A1.4, paragr. 5 c) iv).

⁶¹ Principe directeur B1.4, paragr.2 c).

⁶² Principe directeur B1.4, paragr.2 j).

⁶³ Norme A1.4, paragr. 5 c) v).

- l) les services de recrutement *doivent être dotés de procédures conformes aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationale et, le cas échéant, aux conventions collectives pour traiter des cas d'incompétence ou d'indiscipline* ;⁶⁴
 - m) les services de recrutement *s'obligent à garantir la bonne exécution par l'armateur des termes des contrats d'engagement conclus avec les gens de mer,*⁶⁵ y compris **au moyen d'un système revêtant la forme d'une assurance ou d'un dispositif approprié équivalent permettant d'indemniser les gens de mer des pertes pécuniaires subies, le cas échéant, par suite d'une défaillance dans l'exécution du contrat d'engagement, que cette défaillance soit imputable aux services de recrutement et de placement ou à l'armateur.**⁶⁶
8. Lorsqu'il s'agira d'un service public de recrutement et de placement, *l'autorité compétente* pourra :⁶⁷
- a) *prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement des gens de mer, qu'ils soient publics ou privés* ;⁶⁸
 - 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 seront responsables, à bord, des opérations de sécurité de la navigation et de prévention de la pollution* ;⁶⁹
 - c) *prendre des dispositions propres à assurer la coopération des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer; là où il en existe, à l'organisation et au fonctionnement des services publics de recrutement et de placement des gens de mer* ;⁷⁰
 - d) *déterminer, compte dûment tenu du droit à la protection de la vie privée et des règles de confidentialité, les conditions auxquelles les données personnelles concernant les gens de mer peuvent être traitées par les services de recrutement et de placement des gens de mer; notamment la collecte, la conservation et le recoupement de ces données et leur communication à des tiers* ;⁷¹
 - e) *entretenir un mécanisme de collecte et d'analyse de toutes informations concernant le marché du travail maritime pertinentes, notamment l'offre du moment et l'offre prévisible de gens de mer ayant vocation à être embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualifications, ainsi que les besoins du secteur, la collecte de données sur l'âge ou le sexe n'étant admissible qu'à des fins statistiques ou si ces statistiques sont utilisées dans le cadre d'un programme de prévention de la discrimination fondée sur l'âge ou le sexe* ;⁷²
 - f) *veiller à ce que le personnel chargé de superviser les services publics et privés de recrutement et de placement des gens de mer qui exercent à bord les responsabilités de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution soit convenablement formé, notamment en ayant acquis une expérience de service en mer reconnue et en ayant une connaissance appropriée du secteur maritime, y compris des instruments internationaux maritimes relatifs à la formation, aux certificats de capacité et aux normes du travail* ;⁷³
 - g) *fixer les règles de fonctionnement des services de recrutement et de placement des gens de mer et approuver leurs codes de conduite et leurs pratiques déontologiques* ;⁷⁴
 - h) *exercer un contrôle du système de licence ou d'agrément dans le cadre d'un système de normes de qualité.*⁷⁵

⁶⁴ Principe directeur B1.4, paragr.2 h).

⁶⁵ Principe directeur B5.3, paragr.1.

⁶⁶ Norme A1.4, paragr. 5 c) vi).

⁶⁷ Principe directeur B1.4.1, paragr.1.

⁶⁸ Principe directeur B1.4.1, paragr.1 a).

⁶⁹ Principe directeur B1.4.1, paragr.1 b).

⁷⁰ Principe directeur B1.4.1, paragr.1 c).

⁷¹ Principe directeur B1.4.1, paragr.1 d).

⁷² Principe directeur B1.4.1, paragr.1 e).

⁷³ Principe directeur B1.4.1, paragr.1 f).

⁷⁴ Principe directeur B1.4.1, paragr.1 g).

⁷⁵ Principe directeur B1.4.1, paragr.1 h).

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.1 ; norme du code A2.1 et principe directeur B2.1

Commentaire

Contrat d'engagement maritime

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

L'engagement est le processus par lequel les gens de mer sont embarqués à bord des navires pour y être employés. Ce processus a souvent été l'occasion, par le passé, de contraintes et d'abus. La MLC 2006 cherche à garantir que l'engagement soit un acte délibéré et qu'il s'accomplisse dans des conditions loyales. Le contrat d'engagement maritime instauré par la MLC, 2006 est un document très important en ce qu'il tend à garantir que les gens de mer, les armateurs, les inspecteurs de l'État du pavillon et les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port sont clairement informés des conditions d'emploi des gens de mer et que ces conditions leur sont toujours accessibles. Il peut également constituer un instrument utile pour vérifier que la législation nationale faisant porter effet aux autres prescriptions de la convention est bien appliquée. La MLC, 2006 ne prescrit pas de forme spécifique pour le contrat d'engagement maritime ; elle ne prescrit d'ailleurs pas de termes par lesquels ce contrat doit être désigné, comme en atteste la définition particulièrement étendue qu'elle donne de ce contrat sous son article II, paragraphe 1 g) (voir section 0.1 g) du présent modèle de dispositions). On utilise, dans le présent modèle de dispositions, les termes « contrat d'engagement maritime ». Ce à quoi la convention attache une importance prééminente, c'est au minimum d'informations qui doivent figurer dans ce contrat. Pour les gens de mer dont les conditions d'emploi sont fixées par voie de convention collective, ces conditions peuvent être incorporées dans le contrat au moyen d'une référence à celle-ci. Pour les gens de mer qui sont non pas salariés mais indépendants, il doit être prévu un contrat ou document d'une autre forme attestant que leurs conditions de travail sont conformes à la législation nationale donnant effet aux prescriptions de la MLC, 2006. La convention exige l'adoption de lois et/ou de règlements qui traitent la plupart des aspects visés sous la norme A2.1. Elle exige notamment que soient réglés par ce moyen les aspects fondamentaux suivants :

- Tous les gens de mer doivent avoir signé l'original de leur contrat d'engagement maritime, lequel doit être ainsi signé par lui et par l'armateur (ou son représentant) ;
- les contrats d'engagement maritime doivent contenir au minimum toutes les informations prescrites sous la norme A2.1, paragraphe 4, de la MLC, 2006 ;
- lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué, en tout ou en partie, par une convention collective, celle-ci doit se trouver à bord du navire et les dispositions pertinentes doivent en être établies en anglais (exception faite des navires n'effectuant des trajets que dans les eaux nationales) ;
- un exemplaire de tous les contrats d'engagement maritime applicables doit être conservé à bord et tenu à disposition pour consultation ou vérification ;
- un document constatant les états de service du marin à bord du navire doit être délivré à l'intéressé. Un livret de débarquement peut tenir lieu de tel document ;
- pour la rupture anticipée du contrat, à l'initiative de l'armateur comme à celle du marin, la durée minimale des préavis doit être fixée par la loi ou la réglementation.
- Pour les marins engagés par l'intermédiaire de services de recrutement ou de placement, il y a lieu de prendre en considération également la règle 1. 4 et la norme A1. 4 (voir section 1. 4 du présent modèle de dispositions).

Titre 2. Conditions d'emploi

Section 2.1 Contrat d'engagement maritime

1. **Tout marin travaillant à bord d'un navire doit avoir un contrat écrit ayant force exécutoire légale, désigné dans la présente [insérer le nom de l'instrument] en tant que contrat d'engagement maritime, signé non seulement par le marin mais aussi par l'armateur ou son représentant (ou, lorsque le marin n'est pas salarié, un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, garantissant des conditions de travail et de vie à bord conformes aux prescriptions de la présente [insérer le nom de l'instrument]).⁷⁶**
2. **Les gens de mer doivent avoir la possibilité d'examiner leur contrat d'engagement maritime et de demander conseil à ce sujet avant de le signer, et avoir accès à telles autres facilités qui sont nécessaires pour garantir qu'ils contractent librement, en ayant une compréhension suffisante de leurs droits et de leurs responsabilités.⁷⁷ L'armateur et le marin concerné doivent signer l'un et l'autre l'original du contrat d'engagement maritime.⁷⁸**
3. **Les armateurs doivent veiller à ce que des informations claires relatives aux conditions d'emploi puissent être aisément obtenues à bord par les gens de mer concernés, et à ce que ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime, soient accessibles pour vérification aux fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris à ceux de l'autorité des ports d'escale.⁷⁹**
4. **Dans la mesure où la législation applicable et la pratique le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.⁸⁰**
5. **Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie d'une convention collective, un exemplaire de ladite convention doit pouvoir être consulté à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, (sauf sur les navires affectés uniquement à une navigation dans les eaux nationales) :⁸¹**
 - a) **Un exemplaire d'un contrat type ;⁸²**
 - b) **Les parties de la convention collective dont l'application est sujette à inspection par l'État du port en vertu de la convention.⁸³**
6. **Le contrat d'engagement maritime comportera dans tous les cas les mentions suivantes :⁸⁴**
 - a) **Le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance ;⁸⁵**
 - b) **Le nom et l'adresse de l'armateur ;⁸⁶**
 - c) **Le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;⁸⁷**
 - d) **la fonction à laquelle le marin doit être affecté ;⁸⁸**
 - e) **Le montant du salaire du marin ou la formule utilisée pour le calculer ;⁸⁹**
 - f) **Le congé payé annuel ou la formule utilisée pour le calculer ;⁹⁰**
 - g) **La cessation de l'engagement et les conditions y relatives, notamment :⁹¹**

⁷⁶ Règle 2. 1, paragr. 1 ; norme A2.1, paragr. 1 a).

⁷⁷ Norme A2.1, paragr. 1 b).

⁷⁸ Norme A2.1, paragr. 1 c).

⁷⁹ Norme A2.1, paragr. 1 d).

⁸⁰ Règle 2. 1, paragr. 3. L'inclusion de ce paragraphe et des parties pertinentes du paragraphe 5 dépend de la pratique nationale concernant les conventions collectives.

⁸¹ Norme A2.1, paragr. 2.

⁸² Norme A2.1, paragr. 2 a).

⁸³ Norme A2.1, paragr. 2 b). Voir règle 5.2.1, traitée sous la section 5.2.1 du présent modèle de dispositions.

⁸⁴ Norme A2.1, paragr. 4.

⁸⁵ Norme A2.1, paragr. 4 a).

⁸⁶ Norme A2.1, paragr. 4 b).

⁸⁷ Norme A2.1, paragr. 4 c).

⁸⁸ Norme A2.1, paragr. 4 d).

⁸⁹ Norme A2.1, paragr. 4 e).

⁹⁰ Norme A2.1, paragr. 4 f).

⁹¹ Norme A2.1, paragr. 4 g).

- i) **Si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions auxquelles chacune des parties peut y mettre fin, y compris le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin ;**⁹²
 - ii) **Si le contrat est conclu pour une durée déterminée, sa date d'expiration ;**⁹³
 - iii) **Si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination ainsi que le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination ;**⁹⁴
 - h) **Les prestations de santé et de sécurité sociale devant être assurées au marin par l'armateur**⁹⁵, avec mention de toutes cotisations de sécurité sociale obligatoires ;⁹⁶
 - i) **Le droit du marin au rapatriement ;**⁹⁷
 - j) **La référence à la convention collective applicable, s'il y a lieu ;**⁹⁸
 - k) Toutes autres mentions que l'autorité compétente peut exiger, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.⁹⁹
7. **Le délai de préavis minimum à respecter par le marin et par l'employeur en cas de rupture anticipée du contrat d'engagement maritime** est de [insérer ici la durée pertinente, qui ne peut être inférieure à sept jours].¹⁰⁰
8. **Le marin peut donner un préavis plus court que le préavis minimum sans en être pénalisé lorsqu'il est amené à le faire pour des raisons d'humanité, l'urgence ou d'autres circonstances reconnues par la législation du travail ou les pratiques ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation de la relation d'emploi à plus bref délai, voire sans préavis, qui l'amènent à le faire.**¹⁰¹
9. **Il doit être délivré à tout marin un document attestant ses états de service à bord. Ce document ne doit contenir aucune mention relative à la qualité du travail accompli par l'intéressé ou à sa rémunération.**¹⁰² *Ce document doit contenir des informations suffisantes, accompagnées, le cas échéant, de leur traduction en anglais, pour faciliter l'accès de l'intéressé à un autre emploi ou pour attester que les conditions de service en mer exigées pour son reclassement ou son avancement sont satisfaites. Ce document peut être le livret de débarquement.*¹⁰³

⁹² Norme A2.1, paragr. 4 g) i).

⁹³ Norme A2.1, paragr. 4 g) ii).

⁹⁴ Norme A2.1, paragr. 4 g) iii).

⁹⁵ Norme A2.1, paragr. 4 h).

⁹⁶ Principe directeur B4.5, paragr.5 et 7.

⁹⁷ Norme A2.1, paragr. 4 i).

⁹⁸ Norme A2.1, paragr. 4 j).

⁹⁹ Norme A2.1, paragr. 4 k).

¹⁰⁰ Norme A2.1, paragr. 5. Les délais de préavis minimum doivent être déterminés au niveau national après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

¹⁰¹ Norme A2.1, paragr. 6.

¹⁰² Norme A2.1, paragr. 1 e) ; norme A2.1, paragr. 3. La forme que ce document doit revêtir, les mentions qui doivent y être portées et les termes dans lesquels celles-ci doivent l'être seront déterminés par la législation nationale.

¹⁰³ Principe directeur B2.1.1, paragr.1.

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.2 ; norme du code A2.2 et principe directeur B2.2

Commentaire

Salaires

Objet : garantir que les gens de mer soient rémunérés pour leurs services

Le paiement régulier et intégral du salaire dû et l'indication détaillée de sa composition au marin est une obligation majeure de l'armateur. Le respect de cette obligation est sujet à inspection par l'État du pavillon pour tous les navires et, pour certains navires, il entre également en ligne de compte dans la certification et est sujet, potentiellement, à inspection par l'État du port (voir section 5 du présent modèle de dispositions). La MLC, 2006 ne précise pas les formes juridiques selon lesquelles il doit être fait porter l'effet à cette prescription ; elle se réfère simplement à des « mesures ». Cependant, il doit s'agir de « mesures » qui revêtent un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. Les « mesures » adoptées doivent prescrire au minimum :

- Que tous les gens de mer doivent être payés à intervalles d'un mois au maximum pour la totalité du travail accompli, conformément à leur contrat d'engagement maritime et à toute convention collective applicable ;
- Que les gens de mer ont droit à un relevé mensuel indiquant les paiements dus et effectués, y compris le salaire et tous autres émoluments, ainsi que le taux de change appliqué si la monnaie de paiement n'est pas celle qui avait été convenue ;
- Les commissions prélevées au titre des transferts doivent être raisonnables et les taux de change appliqués doivent être conformes aux prescriptions nationales.

La MLC, 2006 n'impose pas que des dispositions (autres que celles mentionnées ci-dessus) soient adoptées en ce qui concerne le calcul du salaire ou le niveau de celui-ci. Cependant, lorsque le pays a adopté une législation ou une réglementation régissant le calcul du salaire des gens de mer ou le niveau de celui-ci, il doit être dûment tenu compte du principe directeur B2.2.

Section 2.2 Salaire

1. **Les gens de mer doivent être payés à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément à leur contrat d'engagement maritime et aux dispositions de toute convention collective applicable.**¹⁰⁴
2. **Il doit être remis aux gens de mer un relevé mensuel des paiements 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 taux différents de ceux qui avaient été convenus.**¹⁰⁵
3. **Les armateurs doivent établir un système permettant aux gens de mer de faire parvenir, s'ils le désirent, une partie de leur rémunération à intervalles réguliers à leur famille par transferts bancaires ou des moyens similaires.**¹⁰⁶ **Ces transferts doivent pouvoir s'effectuer en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.**¹⁰⁷
4. **Tout frais retenu pour le service visé au paragraphe 3 ci-dessus doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre aux taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.**¹⁰⁸
5. ¹⁰⁹[Toutes dispositions légales en vigueur au moment de l'adoption de la présente [insérer le nom de l'instrument] ayant trait au montant des salaires dus et aux principes régissant leurs calculs continueront de s'appliquer dans la mesure où elles sont applicables aux gens de mer.]

¹⁰⁴ Règle 2.2, paragr. 1 ; norme A2.2, paragr. 1.

¹⁰⁵ Norme A2.2, paragr. 2.

¹⁰⁶ Norme A2.2, paragr. 4(a).

¹⁰⁷ Norme A2.2, paragr. 4 b).

¹⁰⁸ Norme A2.2, paragr. 5.

¹⁰⁹ Voir norme A2.2, paragr. 6 et principe directeur B2.2. Cette disposition doit être prévue dans les pays qui réglementent le niveau et le calcul des salaires des gens de mer. De plus, il y aura lieu de prendre dûment en considération les orientations données dans le principe directeur B2.2.

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.3 ; norme du code A2.3 et principe directeur B2.3

Commentaire

Durée du travail et du repos

Objet : assurer aux gens de mer une durée de travail ou de repos réglementée

L'instauration d'une durée maximale du travail ou d'une durée minimale de repos est essentielle pour protéger les gens de mer contre la fatigue qu'entraînerait des exigences excessives en termes de temps de travail et pour garantir, sur le plan de la sécurité, que la durée du travail, heures supplémentaires comprises (celles-ci devant toujours s'effectuer sur une base volontaire), n'excède pas ce qui est compatible avec la sûreté et l'efficacité des fonctions du bord. Les dispositions de la MLC, 2006 concernant la durée du travail sont, pour la plupart, reflétées dans les amendements à la convention STCW de l'OMI adoptés en juin 2010. Cela signifie qu'il existe déjà probablement des dispositions touchant à ce domaine au niveau national pour les gens de mer entrant dans le champ d'application de la convention STCW. La MLC, 2006 oblige chaque pays à réglementer soit la durée du travail soit la durée du repos, suivant les paramètres fixés dans la norme A2.3. La convention donne également des indications en ce qui concerne des situations spécifiques telles que les exercices de secours et les situations d'urgence, et aussi en ce qui concerne les jeunes marins.

La MLC, 2006 définit les « heures de travail » comme le temps pendant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire, les « heures de repos » désignant le temps qui n'est pas compris dans les heures de travail. Les « heures de repos » n'incluent pas les pauses. Bien que chaque pays ne soit tenu de réglementer que la durée du travail ou la durée du repos, il est suggéré d'inclure une définition de l'une et l'autre notions selon ce qui est prévu à ce sujet dans un certain nombre de parties de la section 2.3 du présent modèle de dispositions. De plus, bien que la MLC, 2006 ne prévoient pas de définition de la notion de pause, les pauses de moins d'une heure ou pauses déjeuner ne sont, en règle générale, pas décomptées des heures de repos. La MLC, 2006 instaure également une norme de durée du travail par semaine, norme qui entretient un rapport, essentiellement, avec la question de la rémunération des heures supplémentaires.

La MLC, 2006 introduit une certaine flexibilité en ce qui concerne la durée minimale du repos ou la durée maximale du travail dans le cas où le pays est doté d'une législation, d'une réglementation ou d'une procédure applicable par l'autorité compétente qui autorise ou enregistre des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées (conformément à sa norme A2.3, paragraphe 13). Même si un pays n'est pas tenu de prévoir une telle flexibilité, le présent modèle de dispositions est rédigé en des termes qui sont adaptés à cette éventualité.

La MLC, 2006 ne précise pas la forme juridique sous laquelle ces principes doivent être mis en œuvre, mais les verbes « établir » et « fixer » indiquent bien qu'ils doivent l'être sous une forme qui revêt un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. Comme noté précédemment, une convention collective peut prévoir une certaine flexibilité dans ce domaine, cependant, une telle flexibilité doit être adossée à des dispositions légales ou réglementaires ou à une procédure prévoyant qu'elle est portée à la connaissance de l'autorité compétente ou que cette dernière l'autorise.

Section 2.3 Durée du travail et du repos

1. Aux fins des présentes dispositions :

- a) « heures de travail » désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire ;¹¹⁰
 - b) « heures de repos » désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail ; cette notion n'inclut pas les pauses [d'une heure ou moins ou les pauses déjeuner].¹¹¹
2. Conformément aux présentes dispositions, [le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé durant une période donnée est de...] [le nombre minimal d'heures de repos qui doit être accordé durant une période donnée est de ...] pour les gens de mer.¹¹²
 3. 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. L'autorité compétente peut autoriser une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail des gens de mer sur une base qui n'est pas moins favorable que ce qui est prévu aux paragraphes qui suivent.¹¹³
 4. Le¹¹⁴ [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] [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].¹¹⁵ Compte tenu des 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, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, procéder aux [réductions appropriées de la durée maximale du travail] [augmentations appropriées de la durée minimale du repos].¹¹⁶
 5. 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.¹¹⁷
 6. Les rassemblements, les 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.¹¹⁸
 7. Lorsqu'un marin est à disposition, du fait que, par exemple, les machines dont il a la responsabilité ne requièrent pas sa présence continue, il a droit à une période de repos compensatoire adéquate si sa période normale de repos a été interrompue par des interventions.¹¹⁹
 8. 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 les paragraphes 6 et 7, l'autorité compétente fixe les dispositions visant à assurer aux gens de mer un repos suffisant.¹²⁰
 9. Il doit être 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, en mer et au port ;
 - b) le [nombre maximal d'heures de travail] [nombre minimal d'heures de repos] prescrit au paragraphe 4 ci-dessus ou au paragraphe 12 ci-après.¹²¹
 10. Ce tableau est établi selon un modèle approuvé par l'autorité compétente, dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais.¹²²

¹¹⁰ Norme A2.3, paragr. 1 a).¹¹¹ Norme A2.3, paragr. 1 b).¹¹² Norme A2.3, paragr. 2. Il convient de fixer soit la durée maximale du travail soit la durée minimale du repos par période déterminée.¹¹³ Norme A2.3, paragr. 3.¹¹⁴ Choisir la durée maximale du travail ou la durée minimale du repos, conformément au paragraphe 2.¹¹⁵ Norme A2.3, paragr. 5.¹¹⁶ Voir norme A2.3, paragr. 4.¹¹⁷ Norme A2.3, paragr. 6.¹¹⁸ Norme A2.3, paragr. 7.¹¹⁹ Norme A2.3, paragr. 8.¹²⁰ Norme A2.3, paragr. 9.¹²¹ Norme A2.3, paragr. 10. Choisir la durée maximale du travail ou la durée minimale du repos, conformément au paragraphe 2.¹²² Norme A2.3, paragr. 11.

11. **L'armateur doit conserver une trace écrite du décompte des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer, selon un modèle approuvé par l'autorité compétente. Il est remis au marin un exemplaire des mentions qui y ont été portées le concernant, visé par le capitaine ou une personne ayant sa délégation, et par le marin.**¹²³
12. **L'autorité compétente peut autoriser ou enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans toute la mesure possible, être conformes aux dispositions de la présente [insérer le nom de l'instrument] 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.**¹²⁴
13. **Rien dans les paragraphes qui précèdent n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin, y compris d'un jeune marin¹²⁵, les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour 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.**¹²⁶
14. Sans préjudice¹²⁷ de l'obligation générale qui échoit à tout marin de travailler dans une situation d'urgence, conformément à ce qui est prévu au paragraphe 13 ci-dessus *tandis que le navire est en mer ou au port, les dispositions suivantes s'appliquent à l'égard de tous les gens de mer de moins de 18 ans* :¹²⁸
 - a) *l'horaire de travail ne doit pas excéder huit heures par jour et 40 heures par semaine et les intéressés n'effectueront d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité* ;¹²⁹
 - b) *une pause suffisante doit être accordée pour chacun des repas et une pause d'au moins une heure doit être assurée pour prendre le repas principal* ;¹³⁰
 - c) *un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures doit être assuré.*¹³¹
15. A titre *exceptionnel*, les dispositions du paragraphe 14 *peuvent ne pas être appliquées lorsque* :¹³²
 - a) *il n'est pas possible de les concilier avec le service de quart des jeunes gens de mer à la passerelle, aux machines ou au service général ou lorsque le travail organisé par équipe ne le permet pas* ;¹³³
 - b) *la formation effective des jeunes gens de mer, selon des programmes et plans d'études établis, pourrait en être compromise.*¹³⁴
16. Il doit être *conservé une trace écrite* de tout *cas exceptionnel* tel que prévu au paragraphe 15, avec *mention des motifs, et signature du capitaine.*¹³⁵

¹²³ Norme A2.3, paragr. 12.

¹²⁴ Norme A2.3, paragr. 13. Flexibilité facultative.

¹²⁵ Norme A2.3, paragr. 14.

¹²⁶ Norme A2.3, paragr. 14.

¹²⁷ Principe directeur B2.3, paragr. 4.

¹²⁸ Principe directeur B2.3, paragr. 1.

¹²⁹ Principe directeur B2.3, paragr. 1 a).

¹³⁰ Principe directeur B2.3, paragr. 1 b).

¹³¹ Principe directeur B2.3, paragr. 1 c).

¹³² Principe directeur B2.3, paragr. 2.

¹³³ Principe directeur B2.3, paragr. 2 a).

¹³⁴ Principe directeur B2.3, paragr. 2 b).

¹³⁵ Principe directeur B2.3, paragr. 3.

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.4 ; norme du code A2.4 et principe directeur B2.4

Commentaire

Droit à congé

Objet : assurer aux gens de mer un congé approprié

Le congé payé annuel est un élément déterminant pour la préservation de la santé physique et mentale du marin et de son bien-être et pour prévenir les risques pour la sécurité des personnes et du navire qu'engendre la fatigue. L'État du pavillon doit prescrire que les gens de mer embarqués sur ses navires bénéficient d'un congé payé annuel. La MLC, 2006 prescrit à l'État du pavillon de se doter de lois et règlements qui fixent le congé annuel minimum pour les gens de mer embarqués sur ses navires. Elle établit un droit minimum à congé de 2,5 jours par mois calendaire d'emploi. Néanmoins, les lois, règlements ou conventions collectives applicables pourront prévoir une méthode de calcul spécifique, prenant en considération les besoins particuliers des gens de mer. La MLC, 2006 ne prescrit pas à l'État du pavillon de disposer dans ses lois ou règlements en ce qui concerne le temps et le lieu du congé, si ce n'est implicitement, sur le plan temporel, à travers le terme « annuel ». Cependant, on trouvera des orientations à ce sujet dans le principe directeur B.4.2, qu'il conviendra de prendre dûment en considération. Cet aspect et les points spécifiques devant être traités dans ce cadre requièrent une certaine anticipation sur le plan réglementaire. La convention prévoit aussi que les absences justifiées ne doivent pas être assimilées aux congés annuels. Le principe directeur B2.4.1, relatif au calcul des droits aux congés annuels, fournit des éléments en ce qui concerne les absences du travail ne devant pas être assimilées aux congés annuels. La convention prescrit que tout accord portant renoncement au congé annuel minimum prévu par la législation nationale doit être interdit, sauf les cas prévus par l'autorité compétente. Elle prescrit également que les gens de mer bénéficient d'un congé à terre – c'est-à-dire d'un certain laps de temps à passer à terre pour leur santé et leur bien-être. Les lois ou règlements nationaux doivent prévoir que :

- les gens de mer bénéficient d'un congé payé annuel, conformément aux lois ou règlements donnant application à la MLC, 2006 ;
- le droit minimum aux congés payés est calculé sur la base de 2,5 jours calendaires par mois d'emploi, à moins qu'une loi ou un règlement ou une convention collective ne prévoient une méthode différente de calcul tenant compte des besoins particuliers des gens de mer ;
- tout accord non autorisé portant renoncement au congé payé annuel minimum est interdit ;
- Des congés à terre doivent être accordés aux gens de mer pour leur santé et leur bien-être, dans la mesure compatible avec les exigences de leurs fonctions à bord.

Section 2.4 Droit à congé

1. **Les gens de mer ont droit à un congé annuel rémunéré¹³⁶ conformément à ce qui est prévu au paragraphe 3 ci-après.¹³⁷**
2. **Des congés à terre doivent être accordés aux gens de mer pour leur santé et leur bien-être, dans la mesure compatible avec les exigences de leurs fonctions.¹³⁸**
3. **Sous réserve de toute convention collective prévoyant une méthode appropriée de calcul prenant en considération les besoins particuliers des gens de mer à cet égard, le droit aux congés payés annuels doit être calculé sur la base d'un minimum de 2,5 jours par mois calendaire d'emploi.¹³⁹**
4. **Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum [défini ci-dessus au paragraphe 3], sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, est interdit.¹⁴⁰**
5. **L'ancienneté est calculée sur les bases suivantes :**
 - a) *les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs tels qu'une maladie ou un accident, ou pour cause de maternité, sont comptées dans la période d'emploi.¹⁴¹*
 - b) *toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime est comptée comme période d'emploi.¹⁴²*
6. **Les droits aux congés payés annuels doivent être calculés sur les bases énoncées aux paragraphes 7 et 8. Les absences au travail justifiées ne sont pas comptées comme congé annuel.¹⁴³**
7. *Ne doivent pas être comptés dans le congé payé annuel :*¹⁴⁴
 - a) *les jours fériés officiels et coutumiers, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;¹⁴⁵*
 - b) *les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité ;¹⁴⁶*
 - c) *les congés à terre temporaires accordés aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;¹⁴⁷*
 - d) *les congés compensatoires de toute nature, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou au moyen du processus établi ;¹⁴⁸*
 - e) *le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée de ce voyage ;¹⁴⁹*
8. *Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.¹⁵⁰*
9. *L'époque à laquelle le congé sera pris doit être déterminée par l'armateur après consultation et, dans toute la mesure 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.¹⁵¹*
10. *Les gens de mer devraient en principe avoir le droit de prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le 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.¹⁵²*

¹³⁶ Règle 2.4, paragr. 1.

¹³⁷ Règle 2.4, paragr. 1 ; norme A2.4, paragr. 1.

¹³⁸ Règle 2.4, paragr. 2.

¹³⁹ Norme A2.4, paragr. 2.

¹⁴⁰ Norme A2.4, paragr. 3.

¹⁴¹ Principe directeur B2.4.1, paragr. 2.

¹⁴² Principe directeur B2.4.1, paragr. 1.

¹⁴³ Norme A2.4, paragr. 2.

¹⁴⁴ Principe directeur B2.4.1, paragr. 4.

¹⁴⁵ Principe directeur B2.4.1, paragr. 4 a).

¹⁴⁶ Principe directeur B2.4.1, paragr. 4 b).

¹⁴⁷ Principe directeur B2.4.1, paragr. 4 c).

¹⁴⁸ Principe directeur B2.4.1, paragr. 4 d).

¹⁴⁹ Principe directeur B2.5.1, paragr. 4.

¹⁵⁰ Principe directeur B2.4.1, paragr. 3.

¹⁵¹ Principe directeur B2.4.2, paragr. 1.

¹⁵² Principe directeur B2.4.2, paragr. 2.

11. *Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent en un lieu autre que le lieu autorisé au paragraphe 10 doivent avoir droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement ; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage doivent 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.*¹⁵³
12. *Les gens de mer en congé annuel ne peuvent être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord.*¹⁵⁴
13. *Le fractionnement du congé payé annuel ou le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut être autorisé par l'autorité compétente.*¹⁵⁵
14. *Sous réserve des dispositions du paragraphe 13, 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 doit consister en une période ininterrompue.*¹⁵⁶
15. *Tout marin de moins de 18 ans qui a servi sans prendre de congé pendant six mois ou toute autre durée inférieure sous couvert d'une convention collective ou d'un contrat d'engagement maritime à bord d'un navire effectuant une navigation internationale qui n'est pas revenu durant cette période dans le pays où le marin a son domicile et ne doit pas y revenir au cours des trois prochains mois de voyage doit être rapatrié, sans frais pour lui, au lieu de son embarquement, dans le pays de son domicile afin qu'il puisse y prendre les congés pour lesquels il a acquis les droits au cours du voyage.*¹⁵⁷

¹⁵³ Principe directeur B2.4.2, paragr. 3.

¹⁵⁴ Principe directeur B2.4.2, paragr. 4.

¹⁵⁵ Principe directeur B2.4.3, paragr. 1.

¹⁵⁶ Principe directeur B2.4.3, paragr. 2.

¹⁵⁷ Principe directeur B2.4.4, paragr. 1.

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.5 ; norme du code A2.5 et principe directeur B2.5

Commentaire

Rapatriement

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

Les gens de mer travaillent souvent à bord de navires effectuant de manière consécutive des voyages de longue distance, reliant des ports qui sont loin de leur pays. Les gens de mer doivent avoir l'assurance que, en cas de maladie ou d'accident ou si leur contrat d'engagement maritime expire tandis qu'ils sont embarqués ou, tout au moins, dès lors que la période de service qu'ils ont effectuée à bord excède une durée prescrite (qui ne peut être supérieure à 12 mois), l'État du pavillon tient l'armateur dans l'obligation de les ramener dans leurs foyers ou au lieu de leur embarquement, ou encore au lieu prescrit par une convention collective applicable. Ce droit – dit « de rapatriement » – doit normalement s'exercer sans frais pour le marin. Le détail des modalités du voyage et les autres aspects connexes doivent être réglés par la législation, la réglementation ou d'autres mesures de l'État du pavillon ou les conventions collectives. La MLC, 2006 prescrit également à l'État du pavillon de faire obligation aux armateurs de prévoir les garanties financières nécessaires pour assurer ce rapatriement. La convention n'a pas fixé la forme spécifique que doivent revêtir ces garanties : la forme de ces garanties sera celle (cautionnement ou assurance, par exemple) que l'État du pavillon déterminera.

La convention laisse une certaine flexibilité quant aux instruments légaux par lesquels ces principes s'appliqueront au niveau national. Néanmoins, le dispositif retenu devra revêtir un caractère obligatoire et il devra prévoir que :

- tout marin doit être rapatrié, sans frais pour lui, sauf dans le cas où, au regard de la législation, de la réglementation, des autres dispositions nationales pertinentes ou de la convention collective applicable, il a manqué gravement aux obligations de son emploi ;
- pour tout navire, une garantie financière en vue du rapatriement doit être produite à l'État du pavillon ;
- un exemplaire des dispositions nationales applicables en matière de rapatriement doit se trouver à bord du navire, accessible aux gens de mer dans une langue appropriée ;
- au minimum, les gens de mer ont droit au rapatriement dans les circonstances suivantes :
 - lorsque leur contrat d'engagement maritime expire pendant le voyage ;
 - lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement maritime par l'armateur ;
 - lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement maritime par le marin pour des raisons justifiées ;
 - lorsque le marin n'est plus en mesure d'accomplir les fonctions qui lui échoient conformément au contrat d'engagement ou qu'on ne peut attendre de lui qu'il les accomplisse en raison des circonstances ;
 - lorsque le marin a accompli la durée maximale de service (qui ne doit pas excéder 12 mois) à bord d'un navire.

Section 2.5 Rapatriement

1. **Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas suivants** :¹⁵⁸
 - a) **lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger** ;¹⁵⁹ **ou**
 - b) *à l'expiration du préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime*,¹⁶⁰ **lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement du marin** ;¹⁶¹
 - i) **par l'armateur** ; ¹⁶²**ou**
 - ii) **par le marin pour des raisons justifiées** ;¹⁶³
 - 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 de circonstances particulières** ;¹⁶⁴
 - d) **En tout état de cause, au terme d'une période de [9¹⁶⁵] mois de service en mer**¹⁶⁶
2. Sont réputées couvertes par le paragraphe 1 b) et c) ci-dessus les circonstances suivantes :¹⁶⁷
 - a) *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* ;¹⁶⁸
 - b) *en cas de naufrage* ;¹⁶⁹
 - c) *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* ;¹⁷⁰
 - d) *quand un navire fait route vers une zone de guerre dans laquelle le marin ne veut pas de se rendre* ;¹⁷¹ **et**
 - e) *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*.¹⁷²
3. **Il est interdit à l'armateur de se faire remettre par le marin, au début de sa période d'emploi, une avance destinée à couvrir les frais de son rapatriement. Il lui est également interdit d'imputer les frais de rapatriement du marin sur le salaire ou les autres prestations dues à celui-ci, sauf lorsque l'intéressé a, au regard de la législation nationale, des autres dispositions pertinentes ou des conventions collectives applicables, manqué gravement aux obligations de son emploi.**¹⁷³
4. [Insérer le nom du pays] **exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent à l'autorité compétente une garantie financière assurant que les gens de mer seront dûment rapatriés.**¹⁷⁴
5. **Les frais à la charge de l'armateur**¹⁷⁵ **en cas de rapatriement devraient inclure** au moins :¹⁷⁶
 - a) *le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe ci-dessous* ;¹⁷⁷
 - 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* ;¹⁷⁸
 - c) *la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à destination* ;¹⁷⁹
 - d) *le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement* ;¹⁸⁰ **et**

¹⁵⁸ Règle 2.5, paragr. 1 ; norme A2.5, paragr. 1.

¹⁵⁹ Norme A2.5, paragr. 1 a).

¹⁶⁰ Principe directeur B2.5.1, paragr. 1 a).

¹⁶¹ Norme A2.5, paragr. 1 b).

¹⁶² Norme A2.5, paragr. 1 b) i).

¹⁶³ Norme A2.5, paragr. 1 b) ii).

¹⁶⁴ Norme A2.5, paragr. 1 c).

¹⁶⁵ Le chiffre de 9 mois peut être modifié. Conformément à la norme A2.5, paragr. 2 b), ce chiffre ne peut être inférieur à 12.

¹⁶⁶ Norme A2.5, paragr. 2 b).

¹⁶⁷ Principe directeur B2.5.1, paragr. 1 b).

¹⁶⁸ Principe directeur B2.5.1, paragr. 1 b) i).

¹⁶⁹ Principe directeur B2.5.1, paragr. 1 b) ii).

¹⁷⁰ Principe directeur B2.5.1, paragr. 1 b) iii).

¹⁷¹ Principe directeur B2.5.1, paragr. 1 b) iv).

¹⁷² Principe directeur B2.5.1, paragr. 1 b) v).

¹⁷³ Norme A2.5, paragr. 3.

¹⁷⁴ Règle 2.5, paragr. 2.

¹⁷⁵ Principe directeur B2.5.1, paragr. 3.

¹⁷⁶ Norme A2.5, paragr. 2 c).

¹⁷⁷ Principe directeur B2.5.1, paragr. 3 a).

¹⁷⁸ Principe directeur B2.5.1, paragr. 3 b).

¹⁷⁹ Principe directeur B2.5.1, paragr. 3 c).

¹⁸⁰ Principe directeur B2.5.1, paragr. 3 d).

- 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.*¹⁸¹
6. *S'il apparaît qu'au terme des quatre premiers mois de son premier voyage à l'étranger à bord d'un navire battant le pavillon de [insérer le nom du pays], un marin de moins de 18 ans n'est pas apte à la vie en mer, il doit avoir la possibilité d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, à partir du premier port de relâche qui s'y prête dans lequel se trouvent des services consulaires de [insérer le nom du pays] du pays d'immatriculation du navire ou de l'État dont le jeune marin est ressortissant ou de l'État où il réside. Le rapatriement effectué dans les conditions ci-dessus ainsi que ses raisons doivent être notifiés aux autorités qui ont délivré le document ayant permis au jeune marin d'embarquer.*¹⁸²
7. **L'armateur doit continuer de supporter les frais de rapatriement jusqu'à ce que le marin soit débarqué à une destination fixée conformément au paragraphe 8 ci-dessous, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un autre navire faisant route vers l'une de ces destinations.**¹⁸³
8. *Il incombe à l'armateur d'organiser le rapatriement du marin par des moyens appropriés et rapides. Le mode normal de transport doit être la voie aérienne. Les destinations vers lesquelles le marin a le droit d'être rapatrié comprennent les pays avec lesquels il est réputé avoir des attaches effectives, y compris :*¹⁸⁴
- le lieu où le marin a accepté de s'engager ;*¹⁸⁵
 - le lieu stipulé par convention collective ;*¹⁸⁶
 - le pays de résidence du marin ;*¹⁸⁷ *ou*
 - tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.*¹⁸⁸
9. *Les droits afférents au rapatriement peuvent devenir caducs si le marin intéressé ne les fait pas valoir dans un délai [de deux ans à compter de la date de son rapatriement] ou dans un autre délai défini comme raisonnable par la convention collective applicable.*¹⁸⁹
10. **Les dispositions de la présente [insérer le nom de l'instrument] ne font pas obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement par voie d'arrangements contractuels avec une tierce partie.**¹⁹⁰
11. **Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais :**¹⁹¹
- l'autorité compétente organise le rapatriement du marin ;**¹⁹²
 - les frais encourus pour le rapatriement du marin seront recouverts auprès de l'armateur concerné ;**¹⁹³
 - les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être mis à la charge du marin, sauf dans les circonstances prévues au paragraphe 3 ci-dessus ;**¹⁹⁴
 - les navires de l'armateur concerné peuvent être immobilisés sur décision de l'autorité compétente **jusqu'à ce que le remboursement soit effectué.**¹⁹⁵
12. **Une copie des présentes dispositions applicables au rapatriement, établies dans la langue appropriée, doit être conservée à bord des navires battant le pavillon de [insérer le nom du pays] et tenue à la disposition des marins.**¹⁹⁶
13. *Toute l'assistance pratique possible doit être apportée à un marin immobilisé dans un port étranger en attendant son rapatriement et dans le cas où le rapatriement tarde à se faire. Lorsqu'un marin étranger est immobilisé dans un port de [insérer le nom du pays], l'autorité compétente veille à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'État du pavillon et de l'État dont le marin a la nationalité ou est résident en soient informés immédiatement.*¹⁹⁷

¹⁸¹ Principe directeur B2.5.1, paragr. 3 e).

¹⁸² Principe directeur B2.5.2, paragr. 3.

¹⁸³ Principe directeur B2.5.1, paragr. 5.

¹⁸⁴ Principe directeur B2.5.1, paragr. 6 et 7.

¹⁸⁵ Principe directeur B2.5.1, paragr. 6 a).

¹⁸⁶ Principe directeur B2.5.1, paragr. 6 b).

¹⁸⁷ Principe directeur B2.5.1, paragr. 6 c).

¹⁸⁸ Principe directeur B2.5.1, paragr. 6 d).

¹⁸⁹ Principe directeur B2.5.1, paragr. 8.

¹⁹⁰ Norme A 2.5, paragr. 4.

¹⁹¹ Norme A 2.5, paragr. 5.

¹⁹² Norme A 2.5, paragr. 5 a).

¹⁹³ Norme A 2.5, paragr. 5 b).

¹⁹⁴ Norme A 2.5, paragr. 5 c).

¹⁹⁵ Norme A 2.5, paragr. 6.

¹⁹⁶ Norme A 2.5, paragr. 9.

¹⁹⁷ Principe directeur B2.5.2, paragr. 1.

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.6 ; norme du code A2.6 et principe directeur B2.6

Commentaire

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

Objet : assurer que les gens de mer seront indemnisés en cas de perte du navire ou de naufrage

Les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage. L'État du pavillon doit prendre des dispositions pour que, en cas de perte du navire ou de naufrage, l'armateur paie à chaque marin qui était à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte du navire ou du naufrage. Cette indemnité pourra être limitée à deux mois de salaire. Mais, sauf à prévoir que l'État du pavillon doit prendre des « dispositions » dans ce domaine, la convention ne précise pas les formes juridiques que celles-ci doivent revêtir. Ces dispositions doivent néanmoins avoir un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne.

Section 2.6 indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

1. **L'armateur doit verser à chaque marin qui était à bord une indemnité**, telle que prévue au paragraphe 2 ci-après **pour faire face au chômage résultant de la perte du navire ou du naufrage.**¹⁹⁸
2. **L'indemnité** doit 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 est limité à [2] mois de salaire.*¹⁹⁹
3. Les dispositions du paragraphe 1 **n'affectent pas les autres droits que les gens de mer peuvent faire valoir suite à des pertes ou des lésions résultant de la perte du navire ou du naufrage.**²⁰⁰
4. *les gens de mer peuvent mettre en action, pour le recouvrement de ces indemnités, les mêmes voies de droit que pour le recouvrement des arriérés de salaires qui leur sont dus.*²⁰¹

¹⁹⁸ Règle 2.6, paragr. 1 ; norme A2.6, paragr. 1.

¹⁹⁹ Principe directeur B2.6.1, paragr. 1.

²⁰⁰ Norme A2.6, paragr. 2.

²⁰¹ Principe directeur B2.6.1, paragr. 2.

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.7 ; norme du code A2.7 et principe directeur B2.7

Commentaire

Effectifs

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

Il est important que le personnel employé à bord d'un navire soit en nombre suffisant pour garantir la sûreté et l'efficacité de son exploitation, pour des considérations de sécurité et aussi pour tenir compte des facteurs de fatigue auxquels les gens de mer sont exposés et des conditions particulières du voyage.

Les prescriptions de la MLC, 2006 font double emploi avec celles de certains instruments de l'OMI relatifs au document spécifiant les effectifs minima de sécurité tout en différant de ceux-ci à certains égards. Par exemple, la MLC, 2006 inclus dans les effectifs les gens de mer employés pour le service de table. La MLC, 2006 ne précise pas la forme juridique sous laquelle ce principe doit être mis en œuvre, mais il doit l'être sous une forme qui revêt un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. Elle exige que ces dispositions prévoient :

- Qu'il soit employé à bord un personnel en nombre suffisant pour assurer que le navire est exploité avec sûreté et efficacité et compte tenu des impératifs de sécurité, quelles que soient les conditions, et pour tenir compte des facteurs de fatigue auxquels les gens de mer sont exposés et de la nature des conditions particulières du voyage.
- Qu'il soit tenu compte, pour la détermination de la dotation en personnel d'un navire, de la nécessité de garantir aux gens de mer un nombre suffisant d'heures de repos et de leur éviter la fatigue, ainsi que des prescriptions découlant des instruments de l'OMI relatifs aux effectifs minima de sécurité ;
- que la dotation en personnel soit suffisante pour satisfaire aux prescriptions de la convention, compte tenu, inclusivement, de ce qu'exige l'alimentation et le service de table.

Section 2.7 Effectifs

1. **Les navires doivent être dotés d'un personnel en nombre suffisant pour assurer qu'ils sont exploités avec sûreté et efficacité et compte tenu des impératifs de sécurité. Tout navire doit être doté d'un équipage adéquat, en termes d'effectifs et de qualifications, de manière à :**
 - a) **garantir la sécurité du navire et de son personnel, quels que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité délivré par l'autorité compétente ou à tout autre document défini par celle-ci, et**
 - b) **satisfaire aux normes prévues par la présente [insérer le nom de l'instrument].²⁰²**
2. **L'autorité compétente détermine, approuve ou révisé les niveaux de dotation en personnel des navires compte tenu de la nécessité d'éviter une durée du travail excessive ou d'en limiter l'occurrence et d'assurer un repos suffisant évitant la fatigue, et en se fondant sur les principes fixés en la matière par les instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'Organisation maritime internationale.²⁰³ De même que sur toutes les prescriptions concernant l'alimentation et le service de table [tels que ceux définis dans la section 3. 2 du présent modèle de dispositions].²⁰⁴**
3. *Toute plainte concernant la dotation en personnel d'un navire doit donner lieu à enquête. L'autorité compétente doit maintenir, ou s'assurer qu'est maintenu un mécanisme efficace d'investigation sur ces plaintes et de règlement, en veillant à ce que des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer participent, assistés ou non d'autres personnes ou autorités, au fonctionnement d'un tel mécanisme.²⁰⁵*

²⁰² Règle 2.7, paragr. 1 ; norme A2.7, paragr. 1.

²⁰³ Règle 2.7, paragr. 1 ; norme A2.7, paragr. 2.

²⁰⁴ Norme A2.7, paragr. 3.

²⁰⁵ Principe directeur B2.7.1.

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.8 ; norme du code A2.8 et principe directeur B2.8

Commentaire

Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Objet : promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

La MLC, 2006 milite également pour la promotion des possibilités d'emplois dans le secteur maritime. Les présentes dispositions visent à apporter une réponse au double objectif d'un emploi continu ou régulier pour les gens de mer qualifiés et d'une main-d'œuvre stable et compétente pour les armateurs. L'impératif qui s'attache à mettre en œuvre une politique à cet effet concerne, en règle générale, les pays qui ont intérêt à développer leur main-d'œuvre maritime. Un pays a le devoir de se doter d'une politique nationale de renforcement des compétences, qualifications et possibilités d'emploi des gens de mer résidant sur son territoire. Des objectifs clairs doivent être établis en matière d'orientation, éducation et formation professionnelles, formation continue comprise, pour les gens de mer dont les fonctions à bord ont trait principalement à la sécurité de l'exploitation du navire et de la navigation. La convention ne précise pas les formes que doivent revêtir les instruments juridiques au moyen desquels ces principes seront mis en application, si ce n'est à prescrire d'adopter une politique et des objectifs qui auront été définis après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer. Pour les pays où il existe des registres ou des listes de gens de mer qualifiés, il conviendra de tenir compte des dispositions du principe directeur B2.8.2.

Section 2.8 Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

1. **L'autorité compétente élaborera une politique nationale visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime, favoriser l'organisation des carrières et le développement des compétences dans ce secteur et améliorer les possibilités d'emploi des gens de mer résidant en [insérer le nom du pays], afin que le secteur maritime dispose d'une main-d'œuvre stable et compétente.**²⁰⁶
2. **Le but de cette politique sera d'aider les gens de mer à développer leurs qualifications et compétences et, par ce moyen, leurs possibilités d'emploi.**²⁰⁷
3. Cette politique nationale sera basée sur les dispositions de la règle 2.8 et de la norme A2.8 de la convention [compte dûment tenu de celles du principe directeur B2.8].²⁰⁸

²⁰⁶ Règle 2.8, paragr. 1 ; norme A2.8, paragr. 1.

²⁰⁷ Norme A2.8, paragr. 2.

²⁰⁸ Pour les pays où il existe un registre ou une liste des gens de mer.

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

Règle 3.1 ; norme du code A3.1 et principe directeur B3.1

Commentaire

Logement et loisirs

Objet : assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de lieux de loisirs décents

La MLC, 2006 contient une certaine somme d'indications et orientations techniques concernant les normes de logement et de loisirs à bord des navires. Ces dispositions, qui s'adressent à l'État du pavillon, sont applicables à tout navire entrant dans le champ d'application de la convention (voir à ce sujet la section 0 du présent modèle de dispositions). Toutefois, quelques exceptions et une certaine flexibilité ont été prévues, pour tenir compte de facteurs tels que l'ancienneté du navire (navire déjà construit, par opposition à navire en construction), le tonnage brut et des adaptations spécifiques concernant certaines catégories de navires. Elles correspondent aux parties de texte facultatives du présent modèle de dispositions.

Les prescriptions de la partie code de la MLC, 2006 (partie A, lue conjointement avec la partie B) qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires (aspects les plus essentiels) ne concernent pas les navires existants, à moins que ces prescriptions soient déjà en vigueur dans l'ordre juridique interne. Il en est ainsi pour les navires qui ont été construits avant l'entrée en vigueur de la MLC, 2006 (navires existants) pour le pays concerné (c'est-à-dire 12 mois après l'enregistrement de la ratification de ce pays ou bien à la 30e ratification, dans le cas d'une entrée en vigueur de la convention suivant ce critère). Ces navires restent soumis à l'obligation générale, énoncée à la règle 3.1 (et dans les autres dispositions pertinentes du code), d'offrir et conserver des moyens décents de logement et de loisirs pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, dans une optique de promotion de la santé et du bien-être des gens de mer, conformément à la législation nationale. En outre, ces navires doivent satisfaire aux normes concernant la construction et l'équipement qui sont définies dans les conventions n° 92 et/ou 133 si elles sont applicables au pays considéré (par suite de la ratification de ces conventions ou par effet de l'équivalence dans l'ensemble qui découle de la ratification de la convention n° 147 ou du protocole de 1996 relatif à la convention n° 147, ou autrement).

La MLC, 2006 prescrit l'adoption de lois et règlements en tant qu'instruments juridiques propres à mettre en œuvre le principe selon lequel les navires doivent être conformes à des normes minimales garantissant que tout logement destiné aux gens de mer travaillant ou vivant à bord est sûr et décent et satisfait aux dispositions de la norme A.3.1. Ces lois et règlements doivent également prescrire que les navires seront inspectés afin que cette conformité soit vérifiée, initialement et par la suite, notamment que le capitaine ou la personne qu'il aura désignée procédera à des inspections fréquentes des logements destinés à l'équipage à bord, inspections dont il sera conservé une trace écrite. Il existe une interaction entre ces prescriptions concernant l'inspection et la section 5.1 ci-après du présent modèle de dispositions. La convention prévoit, pour l'élaboration et l'application de ces lois et règlements, outre la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, qu'il doit être tenu compte des dispositions de la règle 4.3 relatives à la santé, la sécurité et la prévention des accidents (voir section 4.3 du présent modèle de dispositions). Il s'agit de répondre aux besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires. Comme pour d'autres parties de la convention, pour l'élaboration des lois et règlements devant faire porter effet à ces prescriptions, il conviendra de prendre dûment en considération les principes directeurs de la MLC, 2006.

La MLC, 2006 prescrit à l'autorité compétente d'accorder une attention particulière à la mise en œuvre des prescriptions concernant les dimensions des cabines de couchage et autres lieux de séjour, l'aération et le chauffage, le bruit, les vibrations et les autres facteurs environnementaux, les installations sanitaires, l'éclairage et les locaux d'infirmerie.

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

Section 3.1 Logement et loisirs

1. **Des conditions de logement et des lieux de loisirs décents doivent être assurés et maintenus à bord des navires pour les gens de mer qui y vivent, y travaillent ou y vivent et y travaillent, afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.**²⁰⁹
2. **Les prescriptions** de la présente [inséré le nom de l'instrument] **qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires** ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date du [inséré la date] **ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour** [insérer le nom du pays]. Il s'agit des prescriptions suivantes²¹⁰ :
 - a) La règle générale énoncée au paragraphe 1 ci-dessus ;
 - b) ²¹¹**les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (no 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949 ;]**
 - c) ²¹²**les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (no 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970 ;]**
3. **Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.**²¹³
4. **Tout navire battant pavillon doit :**²¹⁴
 - a) **être conforme aux normes minimales prévues par cette** [insérer le nom de l'instrument] **quant aux conditions de logement et aux moyens de loisirs assurés aux gens de mer ; il doit notamment être conforme aux dispositions énoncées dans la [section 4.3 ci-après] relatives à la protection de la santé, la sécurité et la prévention des accidents, de manière à garantir que tous logements mis à la disposition des gens de mer qui travaillent ou vivent, ou travaillent et vivent à bord soient sûrs, décents,**²¹⁵ **compte tenu de leurs besoins spécifiques ;**²¹⁶
 - b) **être soumis à des inspections, conformément aux dispositions énoncées dans la [section 5.1.4 ci-après] et au paragraphe 5 ci-dessous visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes.**²¹⁷
5. **Des inspections fréquentes doivent être menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de manière à assurer que le logement des gens de mer est en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.**²¹⁸
6. **Lorsqu'il y a lieu de tenir compte, sans qu'il n'en résulte de discrimination, des intérêts de gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des variantes, appliquées équitablement, aux dispositions de la présente [insérer le nom de l'instrument], 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 ladite norme.**²¹⁹
7. **[L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, émettre une dérogation pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200, par rapport à certaines normes spécifiées ci-après [aux paragraphes [insérer les numéros des paragraphes pertinents]], à condition que toutes les conditions suivantes soient satisfaites :**
 - a) **la dérogation** par rapport à la norme concernée **doit avoir été expressément autorisée ;**
 - b) **la dérogation doit être raisonnable, compte tenu de la taille du navire et du nombre des personnes à son bord ;**
 - c) **la dérogation doit être clairement justifiée, en s'appuyant sur des motifs valables tenant à des circonstances ou des conditions spécifiques ; et**

²⁰⁹ Règle 3.1, paragr. 1.

²¹⁰ Règle 3.1, paragr. 2.

²¹¹ Il convient d'omettre l'alinéa b) lorsque le pays n'a pas ratifié la convention n° 92 ou la convention n° 147 de l'OIT (à moins que les prescriptions de la convention n° 92 soient applicables dans le pays à un autre titre).

²¹² Il convient d'omettre l'alinéa c) lorsque le pays n'a pas ratifié la convention n° 133 ou le protocole à la convention n° 147 de l'OIT (à moins que les prescriptions de la convention n° 133 soient applicables dans le pays à un autre titre).

²¹³ Règle 3.1, paragr. 2.

²¹⁴ Norme A3.1, paragr. 1.

²¹⁵ Norme A3.1, paragr. 1 a) ; norme A3.1, paragr. 5.

²¹⁶ Norme A3.1, paragr. 2 a).

²¹⁷ Norme A3.1, paragr. 1 b).

²¹⁸ Norme A3.1, paragr. 18.

²¹⁹ Norme A3.1, paragr. 19.

- d) la dérogation reste subordonnée à l'impératif de la protection de la santé et de la sécurité des gens de mer.^{220]}
8. En ce qui concerne les prescriptions générales relatives à la conception et à la construction ;²²¹
- a) dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur libre doit être suffisante ; elle ne doit pas être inférieure à 203 centimètres dans les locaux où une entière aisance de mouvement est nécessaire ; l'autorité compétente peut autoriser une hauteur libre légèrement réduite dans tout ou partie de l'espace occupé par ces locaux si elle a pu s'assurer que cette réduction ;²²²
- i) est raisonnable ;²²³ et
- ii) ne nuit pas au confort des gens de mer ;²²⁴
- b) les logements doivent être convenablement isolés ;²²⁵
- c) sur les navires autres que les navires à passagers, tels que définis à la règle 2 e) et f) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), 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 peuvent être situées à l'avant du navire parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable compte tenu du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné, mais en aucun cas en avant de la cloison d'abordage ;²²⁶
- d) sur les navires à passagers, et sur les navires spéciaux construits conformément aux dispositions du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux de l'OMI, 1983, et de ses versions ultérieures (désigné ci-après « navires spéciaux »), 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 ;²²⁷
- e) 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 ;²²⁸
- f) les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccords doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé ;²²⁹
- g) *Les cloisons extérieures des cabines et des réfectoires doivent assurer une isolation adéquate. Les encaissements des machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégageant de la chaleur, doivent être convenablement calorifugés lorsque cette chaleur pourrait incommoder dans les logements et les coursives adjacents. Des dispositions doivent également être prises pour assurer une protection contre les effets de la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur ou d'eau chaude, ou les deux ;*²³⁰
- h) *les cabines, les réfectoires, les salles de loisirs et les coursives comprises dans l'espace de logement de l'équipage doivent être convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive ;*²³¹
- i) *la surface des cloisons et des plafonds doit être constituée d'un matériau facile à maintenir en état de propreté ; tout principe de construction des cloisons et plafonds susceptible de favoriser l'installation de la vermine doit être proscrit ;*²³² *la surface des cloisons et plafonds des cabines et réfectoires doit pouvoir être maintenue aisément en état de propreté, être de couleur claire, et présenter un fini durable et non toxique.*²³³
- j) *les revêtements des ponts et le mode de construction de ceux-ci dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer doivent être d'un type approuvé ; ces revêtements doivent être antidérapants et imperméables à*

²²⁰ Norme A3.1, paragr. 20 et 21. Cette flexibilité est facultative.

²²¹ Norme A3.1, paragr. 6.

²²² Norme A3.1, paragr. 6 a).

²²³ Norme A3.1, paragr. 6 a) i).

²²⁴ Norme A3.1, paragr. 6 a) ii).

²²⁵ Norme A3.1, paragr. 6 b).

²²⁶ Norme A3.1, paragr. 6 c).

²²⁷ Norme A3.1, paragr. 6 d).

²²⁸ Norme A3.1, paragr. 6 e).

²²⁹ Norme A3.1, paragr. 6 f).

²³⁰ Principe directeur B3.1.1, paragr. 1.

²³¹ Principe directeur B3.1.1, paragr. 2.

²³² Principe directeur B3.1.1, paragr. 3.

²³³ Principe directeur B3.1.1, paragr. 4.

l'humidité, et leur maintien en état de propreté doit être aisé ;²³⁴ lorsque les revêtements de pont sont réalisés en matière composite, leur raccordement avec les parois doit être profilé, de manière à éviter les fentes ;²³⁵

k) **les logements doivent être bien éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux ;²³⁶ et**

l) **les installations prévues pour le logement, la détente et le service de table doivent être conformes aux prescriptions ci-après [section 4.3] relatives à la protection de la santé, la sécurité et la prévention des accidents, pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations, d'autres facteurs environnementaux et substances chimiques à bord des navires, pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et de vie à bord acceptables.²³⁷ En particulier :**

i) *les installations pour le logement, la détente et le service de table doivent être situées aussi loin que possible des machines, du compartiment de l'appareil à gouverner, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage et de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants ;²³⁸*

ii) *des matériaux insonorisants ou d'autres matériaux adaptés absorbant le bruit doivent être utilisés pour la construction et la finition des parois, des plafonds et des ponts à l'intérieur des espaces bruyants, ainsi que des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines ;²³⁹*

iii) *la salle des machines et les autres locaux abritant des machines doivent être dotés, lorsque cela est réalisable, de postes centraux de commande insonorisés à l'usage du personnel de la salle des machines. Les postes de travail tels que l'atelier doivent être isolés, dans toute la mesure possible, pour éviter le bruit général de la salle des machines, et des mesures doivent être prises pour réduire le bruit du fonctionnement des machines ;²⁴⁰*

iv) *les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation doivent être conformes aux directives internationales de l'OIT relatives aux niveaux d'exposition, y compris celles figurant dans le recueil de directives pratiques du BIT intitulé Les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001, et, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, ainsi qu'à tout texte modificatif ou complémentaire ultérieur relatif aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires. Un exemplaire des instruments applicables, en anglais ou dans la langue de travail du navire, doit être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer ;²⁴¹*

v) *le logement, les lieux de loisirs et le service de table ne doivent pas être exposés à des vibrations excessives ;²⁴²*

vi) *les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente ;²⁴³*

9. **En ce qui concerne la ventilation et le chauffage :²⁴⁴**

a) **les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés ;²⁴⁵ le système de ventilation des cabines et des réfectoires doit être réglable de façon à maintenir une température et une qualité de l'air satisfaisantes et assurer une circulation de l'air suffisante par tous temps et sous tous les climats.²⁴⁶**

b) **tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, doivent être équipés d'un système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;²⁴⁷ en particulier, les systèmes de climatisation, qu'ils soient de type individuel ou central, doivent être conçus de façon :²⁴⁸**

i) *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 ;²⁴⁹ et*

²³⁴ Principe directeur B3.1.1, paragr. 5.

²³⁵ Principe directeur B3.1.1, paragr. 6.

²³⁶ Norme A3.1, paragr. 6 g).

²³⁷ Norme A3.1, paragr. 6 h).

²³⁸ Principe directeur B3.1.12, paragr. 1.

²³⁹ Principe directeur B3.1.12, paragr. 2.

²⁴⁰ Principe directeur B3.1.12, paragr. 3.

²⁴¹ Principe directeur B3.1.12, paragr. 4.

²⁴² Principe directeur B3.1.12, paragr. 5.

²⁴³ Norme A3.1, paragr. 16.

²⁴⁴ Norme A3.1, paragr. 7.

²⁴⁵ Norme A3.1, paragr. 7 a).

²⁴⁶ Principe directeur B3.1.2, paragr. 1.

²⁴⁷ Norme A3.1, paragr. 7 b).

²⁴⁸ Principe directeur B3.1.2, paragr. 2.

²⁴⁹ Principe directeur B3.1.2, paragr. 2 a).

- ii) à faciliter l'entretien et la désinfection afin de prévenir ou contrôler la propagation des maladies.²⁵⁰
 - c) **l'aération de toutes les installations sanitaires doit se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des logements ;**²⁵¹
 - d) **une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement sous des climats tropicaux ;**²⁵² en outre :
 - i) *l'installation de chauffage du logement des gens de mer doit fonctionner pendant tout le temps où des gens de mer vivent ou travaillent à bord et que les circonstances l'exigent ;*²⁵³
 - ii) *à bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci doit être assuré par l'eau chaude, l'air chaud, l'électricité, la vapeur ou un moyen équivalent, sauf dans la zone réservée au logement, où la vapeur ne doit pas être utilisée pour la transmission de la chaleur ;*
 - iii) *l'installation de chauffage doit être capable 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 au cours de sa navigation ;*²⁵⁴
 - iv) *les radiateurs et autres appareils de chauffage doivent être placés et, si nécessaire, protégés de manière à parer à tout risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants ;*²⁵⁵et
 - e) *la force motrice nécessaire pour faire fonctionner le système de climatisation et les autres systèmes de ventilation prévus aux alinéas ci-dessus doit être disponible pendant tout le temps où des gens de mer vivent ou travaillent à bord et que les conditions l'exigent. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'utiliser à cette fin une source d'énergie de secours.*²⁵⁶
10. [les navires d'une jauge brute inférieure à 200 peuvent, sous réserve des conditions fixées au paragraphe 7 ci-dessus, être exemptés des prescriptions des dispositions du paragraphe 9 b).²⁵⁷]
11. **En ce qui concerne l'éclairage, sous réserve des aménagements particuliers qui peuvent être autorisés par l'autorité compétente pour les navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat.**²⁵⁸ En particulier :
- a) *tout navire doit être pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement des gens de mer ;*
 - b) *s'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un éclairage supplémentaire de secours doit être fourni au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié ;*²⁵⁹
 - c) *dans toutes les cabines, une lampe de lecture électrique doit être placée à la tête de chaque couchette ;*²⁶⁰
 - d) tous les logements destinés aux gens de mer doivent satisfaire aux normes suivantes d'éclairage naturel et artificiel [mentionner ici les normes nationales fixées par l'autorité compétente].²⁶¹.
12. **Lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires, elles doivent répondre aux prescriptions suivantes :**²⁶²
- a) **sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle ; [dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou des navires spéciaux, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription] ;**²⁶³
 - b) **sous réserve des prescriptions concernant la superficie minimale énoncées au paragraphe 13 :**
 - i) **sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par deux marins au maximum ;**²⁶⁴

²⁵⁰ Principe directeur B3.1.2, paragr. 2 b).

²⁵¹ Norme A3.1, paragr. 7 c).

²⁵² Norme A3.1, paragr. 7 d).

²⁵³ Principe directeur B3.1.3, paragr. 1.

²⁵⁴ Principe directeur B3.1.3, paragr. 2. L'autorité compétente doit fixer la norme à appliquer.

²⁵⁵ Principe directeur B3.1.3, paragr. 3.

²⁵⁶ Principe directeur B3.1.2, paragr. 3.

²⁵⁷ Norme A3.1, paragr. 20 a). Cette disposition est facultative.

²⁵⁸ Norme A3.1, paragr. 8 ; principe directeur B3.1.4, paragr. 3. Des normes appropriées d'éclairage naturel et artificiel doivent être fixées par l'autorité compétente.

²⁵⁹ Principe directeur B3.1.4, paragr. 1.

²⁶⁰ Principe directeur B3.1.4, paragr. 2.

²⁶¹ Principe directeur B3.1.4, paragr. 3.

²⁶² Norme A3.1, paragr. 9 ;

²⁶³ Norme A3.1, paragr. 9 a) ;

²⁶⁴ Norme A3.1, paragr. 9 h) ;

- ii) **sur les navires à passagers, les cabines des gens de mer peuvent être occupées par quatre marins au maximum qui n'exercent pas les fonctions d'officier²⁶⁵ ; les membres du personnel de maistrance ne doivent pas être logés à plus de deux par cabine ;²⁶⁶**
- iii) **sur les navires spéciaux, les cabines des gens de mer peuvent être occupées par plus de quatre marins ;²⁶⁷**
- c) **des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes ;²⁶⁸**
- d) **pour autant que cela est réalisable, les cabines devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes assurant les quarts ne partagent une même cabine ;²⁶⁹**
- e) **les cabines doivent être d'une taille convenable et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue ;²⁷⁰ en conséquence :**
 - i) *lorsque cela est raisonnable et réalisable, compte tenu des dimensions du navire, de l'activité à laquelle il est affecté et de son agencement, les cabines doivent être conçues et équipées avec un cabinet de toilette comportant des toilettes, afin d'assurer un confort raisonnable à leurs occupants et de favoriser l'hygiène.²⁷¹*
 - ii) **pour chaque occupant, le mobilier, qui doit être constitué d'un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou se corroder,²⁷² doit comprendre une armoire à vêtements d'une contenance minimale de 475 litres et un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres. Si le tiroir est incorporé dans l'armoire, le volume minimal combiné de celle-ci doit être de 500 litres. Elle doit être pourvue d'une étagère et son utilisateur doit pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée ;²⁷³**
 - iii) **chaque cabine doit être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins ;²⁷⁴**
 - iv) les hublots des cabines devraient être garnis de rideaux ou d'un équivalent ;²⁷⁵ chaque cabine devrait être pourvue d'un miroir, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.²⁷⁶
- f) **les moyens de couchage à bord doivent répondre aux prescriptions suivantes :**
 - i) **chaque marin doit disposer en toute circonstance de sa propre couchette ;²⁷⁷**
 - ii) **les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres ;²⁷⁸**
 - iii) *les couchettes doivent être aménagées de manière à assurer le plus grand confort possible au marin et au partenaire qui l'accompagne éventuellement ;²⁷⁹*
 - iv) *la superposition de plus de deux couchettes est interdite. Dans le cas de couchettes disposées le long de la muraille du navire, il est interdit de superposer une autre couchette à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette ;²⁸⁰*
 - v) *lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne doit pas être placée à moins de 30 centimètres du plancher ; la couchette supérieure doit être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots de plafond ;²⁸¹*
 - vi) *le cadre de chaque couchette et, le cas échéant, la planche de roulis doivent être réalisés dans un matériau d'un type approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine ;²⁸²*

²⁶⁵ Norme A3.1, paragr. 9 i) ;

²⁶⁶ Principe directeur B3.1.5, paragr. 4.

²⁶⁷ Norme A3.1, paragr. 9 j) ;

²⁶⁸ Norme A3.1, paragr. 9 b) ;

²⁶⁹ Principe directeur B3.1.5, paragr. 3.

²⁷⁰ Norme A3.1, paragr. 9 c) ;

²⁷¹ Principe directeur B3.1.5, paragr. 2.

²⁷² Principe directeur B3.1.5, paragr. 13.

²⁷³ Norme A3.1, paragr. 9 n).

²⁷⁴ Norme A3.1, paragr. 9 o).

²⁷⁵ Principe directeur B3.1.5, paragr. 14.

²⁷⁶ Principe directeur B3.1.5, paragr. 15.

²⁷⁷ Norme A3.1, paragr. 9 d).

²⁷⁸ Norme A3.1, paragr. 9 e).

²⁷⁹ Principe directeur B3.1.5, paragr. 1.

²⁸⁰ Principe directeur B3.1.5, paragr. 7.

²⁸¹ Principe directeur B3.1.5, paragr. 8.

²⁸² Principe directeur B3.1.5, paragr. 9.

- vii) *les cadres tubulaires éventuellement utilisés pour la construction des couchettes doivent être totalement fermés et ne pas comporter de perforations qui pourraient offrir un accès à la vermine ;*²⁸³
- viii) *chaque couchette doit être pourvue d'un matelas confortable avec sommier ou d'un matelas-sommier combiné ; le matelas et son rembourrage doivent être constitués de matériaux d'un type approuvé.*
- ix) *le rembourrage des matelas ne doit pas être constitué de matériaux de nature à abriter de la vermine ;*²⁸⁴
- x) *lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière doit être fixé en dessous du sommier à ressorts de la couchette supérieure ;*²⁸⁵
- xi) *une literie de bonne qualité*²⁸⁶ *doit être fournie par l'armateur à tous les gens de mer, qui les utiliseront à bord pendant qu'ils seront au service du navire et devront la rendre aux dates spécifiées par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire.*²⁸⁷

13. Sauf dispositions contraires, **la superficie des cabines doit satisfaire aux valeurs minimales** énoncées ci-dessous (l'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges doit être compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas de fait l'espace disponible pour circuler et qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne doivent pas être compris dans ce calcul).²⁸⁸

- a) **la superficie par occupant des cabines des gens de mer à une seule couchette ne doit pas être inférieure à :**²⁸⁹
 - i) **4,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;**²⁹⁰
 - ii) **5,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 ;**²⁹¹
 - iii) **7 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 ;**²⁹²
- b) **pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, des navires à passagers et des navires spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie inférieure ;**²⁹³
- c) **sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, lorsque les cabines sont occupées par deux marins, la superficie de ces cabines ne doit pas être inférieure à 7 mètres carrés ;**²⁹⁴
- d) **à bord des navires à passagers et des navires spéciaux, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne doit pas être inférieure à :**²⁹⁵
 - i) **7,5 mètres carrés pour les cabines de deux personnes ;**²⁹⁶
 - ii) **11,5 mètres carrés pour les cabines de trois personnes ;**²⁹⁷
 - iii) **14,5 mètres carrés pour les cabines de quatre personnes ;**²⁹⁸
- e) **sur les navires spéciaux, lorsque les cabines peuvent être occupées par plus de quatre personnes, la superficie par occupant de ces cabines ne doit pas être inférieure à 3,6 mètres carrés ;**²⁹⁹
- f) **sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, 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 particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à ;**³⁰⁰

²⁸³ Principe directeur B3.1.5, paragr. 10.

²⁸⁴ Principe directeur B3.1.5, paragr. 11.

²⁸⁵ Principe directeur B3.1.5, paragr. 12.

²⁸⁶ Principe directeur B3.1.10, paragr. 1 b).

²⁸⁷ Principe directeur B3.1.10, paragr. 1 a).

²⁸⁸ Principe directeur B3.1.5, paragr. 6.

²⁸⁹ Norme A3.1, paragr. 9 f).

²⁹⁰ Norme A3.1, paragr. 9 f) i).

²⁹¹ Norme A3.1, paragr. 9 f) ii).

²⁹² Norme A3.1, paragr. 9 f) iii).

²⁹³ Norme A3.1, paragr. 9 g).

²⁹⁴ Norme A3.1, paragr. 9 h).

²⁹⁵ Norme A3.1, paragr. 9 i).

²⁹⁶ Norme A3.1, paragr. 9 i) i).

²⁹⁷ Norme A3.1, paragr. 9 i) ii).

²⁹⁸ Norme A3.1, paragr. 9 i) iii).

²⁹⁹ Norme A3.1, paragr. 9 j).

³⁰⁰ Norme A3.1, paragr. 9 k).

- i) **7,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000** ;³⁰¹
 - ii) **8,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000** ;³⁰²
 - iii) **10 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000** ;³⁰³
- g) **sur les navires à passagers et les navires spéciaux, 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 particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à 7,5 mètres carrés pour les officiers subalternes et à 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. On entend par officiers subalternes les officiers au niveau opérationnel et par officiers supérieurs les officiers chargés de la gestion** ;³⁰⁴
- h) **le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine et, pour autant que cela est réalisable, le second mécanicien**,³⁰⁵ **doivent disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon particulier ou de bureau ou d'un espace équivalent. L'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées** ;³⁰⁶
14. [les navires d'une jauge brute inférieure à 200 peuvent, sous réserve des conditions fixées au paragraphe 7 ci-dessus, être exemptés des prescriptions des alinéas a) et c) du paragraphe 13 en tant que ces alinéas ont trait à la superficie].³⁰⁷
15. **Les réfectoires doivent satisfaire aux normes suivantes** ;³⁰⁸
- a) ils doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;³⁰⁹
 - b) ils 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 marins susceptibles de les utiliser à tout moment ;³¹⁰
 - c) **des réfectoires séparés ou communs sont prévus s'il y a lieu**.³¹¹ *La décision en la matière doit être prise après consultation des représentants des gens de mer et des armateurs et sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Il faudra tenir compte de facteurs tels que les dimensions du navire et les diverses caractéristiques culturelles, religieuses ou sociales des gens de mer* ;³¹²
 - d) *lorsque des réfectoires séparés doivent être prévus pour les différentes catégories de gens de mer, ils doivent être distincts pour*³¹³ *le capitaine et les officiers, et pour*³¹⁴ *le personnel de maistrance et les autres gens de mer*.³¹⁵
 - e) *à bord des navires autres que les navires à passagers, la superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne doit pas être inférieure à 1,5 mètre carré par place assise prévue* ;³¹⁶
 - f) *à bord de tous les navires, les réfectoires doivent être pourvus de tables et de sièges appropriés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser en même temps* ;³¹⁷
 - g) *le dessus des tables et des sièges doit être d'une matière résistant à l'humidité* ;³¹⁸
 - h) *les installations suivantes doivent être utilisables à tout moment lorsque les gens de mer sont à bord* ;³¹⁹
 - i) *un réfrigérateur d'un accès commode et d'une capacité suffisante pour le nombre de personnes utilisant le ou les réfectoires* ;³²⁰

³⁰¹ Norme A3.1, paragr. 9 k) i).

³⁰² Norme A3.1, paragr. 9 k) ii).

³⁰³ Norme A3.1, paragr. 9 k) iii).

³⁰⁴ Norme A3.1, paragr. 9 l).

³⁰⁵ Principe directeur B3.1.5, paragr. 5.

³⁰⁶ Norme A3.1, paragr. 9 m).

³⁰⁷ Norme A3.1, paragr. 20 b). Cette disposition est facultative.

³⁰⁸ Norme A3.1, paragr. 10.

³⁰⁹ Norme A3.1, paragr. 10 a).

³¹⁰ Norme A3.1, paragr. 10 b).

³¹¹ Norme A3.1, paragr. 10 b).

³¹² Principe directeur B3.1.6, paragr. 1.

³¹³ Principe directeur B3.1.6, paragr. 2.

³¹⁴ Principe directeur B3.1.6, paragr. 2 a).

³¹⁵ Principe directeur B3.1.6, paragr. 2 b).

³¹⁶ Principe directeur B3.1.6, paragr. 3.

³¹⁷ Principe directeur B3.1.6, paragr. 4.

³¹⁸ Principe directeur B3.1.6, paragr. 7.

³¹⁹ Principe directeur B3.1.6, paragr. 5.

³²⁰ Principe directeur B3.1.6, paragr. 5 a).

- ii) *des installations permettant de disposer de boissons chaudes ;³²¹ des installations de distribution d'eau fraîche ;³²²*
- iii) *une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles doivent être prévus lorsque les offices qui peuvent exister ne sont pas directement accessibles des réfectoires³²³ ;*
- iv) *des assiettes, gobelets et autres ustensiles de table réalisés dans une matière d'un type approuvé et se prêtant à un nettoyage facile³²⁴ doivent 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 devront les rendre aux dates spécifiées par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire.³²⁵*

16. **En ce qui concerne les installations sanitaires :**³²⁶

- a) **tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires à bord 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 ;**³²⁷
- b) **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 ; l'autorité compétente peut exempter les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 de cette obligation après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées ;**³²⁸
- c) **à bord de tout navire, il y a lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire ou une douche, ou les deux, pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles ;**³²⁹
- d) **sauf sur les navires à passagers, chaque cabine doit 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 ;**³³⁰ [les navires d'une jauge brute inférieure à 200 peuvent être exemptés, sous réserve des prescriptions énoncées au paragraphe 7 ci-dessus³³¹] ;
- e) *lorsque des installations séparées sont prévues pour permettre au personnel du service des machines de se changer, celles-ci doivent³³² être situées à l'extérieur de la salle des machines, mais aisément accessibles de celle-ci³³³, être équipées d'armoires individuelles, ainsi que de baignoires ou de douches, ou des deux, et de lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide ;*³³⁴
- f) **à bord des navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente peut envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises ;**³³⁵
- g) **tous les points d'eau affectés aux soins de propreté doivent être alimentés en eau douce courante, chaude et froide.**³³⁶
- h) *les lavabos et les baignoires doivent être de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder.*³³⁷
- i) *toutes les toilettes doivent être d'un modèle approuvé et pourvues d'une chasse d'eau puissante ou d'un autre moyen d'évacuation adéquat, tel qu'un système d'aspiration, en état constant de fonctionnement et à commande individuelle.*³³⁸
- j) *les installations sanitaires destinées à être utilisées par plusieurs personnes doivent être conformes à ce qui suit :*³³⁹

³²¹ Principe directeur B3.1.6, paragr. 5 b).

³²² Principe directeur B3.1.6, paragr. 5 c).

³²³ Principe directeur B3.1.6, paragr. 6.

³²⁴ Principe directeur B3.1.10, paragr. 1 b).

³²⁵ Principe directeur B3.1.10, paragr. 1 a).

³²⁶ Norme A3.1, paragr. 11.

³²⁷ Norme A3.1, paragr. 11 a).

³²⁸ Norme A3.1, paragr. 11 b).

³²⁹ Norme A3.1, paragr. 11 c).

³³⁰ Norme A3.1, paragr. 11 d).

³³¹ Norme A3.1, paragr. 20 a). Cette clause est facultative.

³³² Principe directeur B3.1.9, paragr. 1.

³³³ Principe directeur B3.1.9, paragr. 1 a).

³³⁴ Principe directeur B3.1.9, paragr. 1 b).

³³⁵ Norme A3.1, paragr. 11 e).

³³⁶ Norme A3.1, paragr. 11 f).

³³⁷ Principe directeur B3.1.7, paragr. 1).

³³⁸ Principe directeur B3.1.7, paragr. 2).

³³⁹ Principe directeur B3.1.7, paragr. 3).

- i) *les revêtements de sol doivent être d'un matériau durable approuvé, imperméable à l'humidité ; ils doivent être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux ;*³⁴⁰
 - ii) *les parois doivent être en acier ou en tout autre matériau approuvé et être étanches sur une hauteur d'au moins 23 centimètres à partir du plancher ;*³⁴¹
 - iii) *les locaux doivent être suffisamment éclairés, chauffés et aérés ;*³⁴²
 - iv) *les toilettes doivent être situées en un endroit aisément accessible des cabines et des points d'eau affectés aux soins de propreté, mais elles doivent en être séparées ; elles ne doivent pas donner directement sur les cabines ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre cabines et toilettes ; toutefois, cette dernière disposition ne s'applique pas aux toilettes situées entre deux cabines dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre ;*³⁴³
 - v) *lorsque plusieurs toilettes sont installées dans un même local, elles doivent être suffisamment encloses pour assurer l'intimité.*³⁴⁴
 - vi) *des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique doivent être fournis par l'armateur à tous les gens de mer.*³⁴⁵
17. **Tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours doit disposer d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales**³⁴⁶ et satisfaisant aux normes suivantes :
- a) **elle doit être facile d'accès par tous les temps et ses occupants doivent être confortablement logés et doivent pouvoir recevoir rapidement les soins nécessaires ;**³⁴⁷ en particulier :
 - i) *l'infirmerie doit être conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des premiers soins ainsi qu'à contribuer à prévenir la propagation des maladies infectieuses.*³⁴⁸
 - ii) *l'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau doivent être aménagés de manière à assurer le confort et à faciliter le traitement des occupants.*³⁴⁹
 - iii) *le nombre de couchettes à installer dans l'infirmerie doit être prescrit par l'autorité compétente.*³⁵⁰
 - b) *les occupants de l'infirmerie doivent disposer, pour leur usage exclusif, d'installations sanitaires qui font partie de l'infirmerie elle-même ou sont situées à proximité immédiate de celle-ci. Ces installations sanitaires doivent comprendre au minimum des toilettes, un lavabo, une baignoire ou une douche.*³⁵¹
18. **Des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues.**³⁵² Le matériel mis à la disposition des gens de mer pour la lessive doit comprendre :
- a) *des machines à laver ;*³⁵³
 - b) *des machines à sécher le linge ou des locaux de séchage convenablement chauffés et ventilés ;*³⁵⁴ et
 - c) *des fers à repasser et des planches à repasser ou des appareils équivalents.*³⁵⁵
19. [les navires d'une jauge brute inférieure à 200 peuvent, sous réserve des conditions énoncées au paragraphe 7 ci-dessus, être exemptés des prescriptions des dispositions du paragraphe 18³⁵⁶].
20. **Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, doivent être mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte de la section 4.3 du présent modèle de dispositions**³⁵⁷, **qui a trait à la protection de la santé et à la sécurité et la prévention des accidents.** *Les installations et services de loisirs doivent être adaptés aux*

³⁴⁰ Principe directeur B3.1.7, paragr. 3) a).

³⁴¹ Principe directeur B3.1.7, paragr. 3) b).

³⁴² Principe directeur B3.1.7, paragr. 3) c).

³⁴³ Principe directeur B3.1.7, paragr. 3) d).

³⁴⁴ Principe directeur B3.1.7, paragr. 3) e).

³⁴⁵ Principe directeur B3.1.10, paragr. 1) c).

³⁴⁶ Norme A3.1, paragr. 12.

³⁴⁷ Norme A3.1, paragr. 12.

³⁴⁸ Principe directeur B3.1.8, paragr. 1.

³⁴⁹ Principe directeur B3.1.8, paragr. 2.

³⁵⁰ Principe directeur B3.1.8, paragr. 3.

³⁵¹ Principe directeur B3.1.8, paragr. 4.

³⁵² Norme A3.1, paragr. 13.

³⁵³ Principe directeur B3.1.7, paragr. 4 a).

³⁵⁴ Principe directeur B3.1.7, paragr. 4 b).

³⁵⁵ Principe directeur B3.1.7, paragr. 4 c).

³⁵⁶ Norme A3.1, paragr. 20 a). Cette clause est facultative.

³⁵⁷ Norme A3.1, paragr. 17.

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.³⁵⁸ **En particulier, ces installations doivent :**

- a) **donner accès aux gens de mer 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 ;**³⁵⁹
- b) **disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines ; l'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés ;**³⁶⁰
- c) être équipées au minimum d'une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire et pour écrire et, si possible, de jeux³⁶¹ et, lorsque cela est réalisable, d'une cantine.³⁶²
- d) *fournir gratuitement aux gens de mer, lorsque cela est réalisable :*³⁶³
 - i) *un fumoir ;*³⁶⁴
 - ii) *la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio ;*³⁶⁵
 - iii) *la possibilité de regarder des films, dont le stock devrait être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables ;*³⁶⁶
 - iv) *des articles de sport, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont ;*³⁶⁷
 - v) *des moyens de pratiquer la natation ;*³⁶⁸
 - vi) *une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel et autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock devrait être renouvelé à des intervalles raisonnables ;*³⁶⁹
 - vii) *des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre ;*³⁷⁰
 - viii) *des appareils électroniques tels que radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, ordinateurs, logiciels, magnétophones à cassettes ;*³⁷¹
 - ix) *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 ;*³⁷²
 - x) *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, le cas échéant pour un tarif raisonnable ;*³⁷³
- e) *tout doit 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 doivent aussi être envisagés 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 ;*³⁷⁴
- f) *des mesures doivent être envisagées pour garantir, sous réserve de la législation nationale ou internationale applicable, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, les gens de mer obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur partenaire ou leurs parents et amis à bord de leur navire à titre de visiteurs quand celui-ci se trouve au port. Ces mesures doivent tenir compte des autorisations requises à des fins de sûreté ;*³⁷⁵
- g) *les gens de mer doivent être autorisés à être accompagnés de leur partenaire de temps à autre lors d'un voyage, lorsque cela est possible et raisonnable. Les partenaires doivent être munis d'une assurance adéquate couvrant les risques d'accident et de maladie ; l'armateur doit accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance.*³⁷⁶

³⁵⁸ Principe directeur B3.1.11, paragr. 1.

³⁵⁹ Norme A3.1, paragr. 14.

³⁶⁰ Norme A3.1, paragr. 15.

³⁶¹ Principe directeur B3.1.11, paragr. 2.

³⁶² Principe directeur B3.1.11, paragr. 3.

³⁶³ Principe directeur B3.1.11, paragr. 4.

³⁶⁴ Principe directeur B3.1.11, paragr. 4 a).

³⁶⁵ Principe directeur B3.1.11, paragr. 4 b).

³⁶⁶ Principe directeur B3.1.11, paragr. 4 c).

³⁶⁷ Principe directeur B3.1.11, paragr. 4 d).

³⁶⁸ Principe directeur B3.1.11, paragr. 4 e).

³⁶⁹ Principe directeur B3.1.11, paragr. 4 f).

³⁷⁰ Principe directeur B3.1.11, paragr. 4 g).

³⁷¹ Principe directeur B3.1.11, paragr. 4 h).

³⁷² Principe directeur B3.1.11, paragr. 4 i).

³⁷³ Principe directeur B3.1.11, paragr. 4 j).

³⁷⁴ Principe directeur B3.1.11, paragr. 5.

³⁷⁵ Principe directeur B3.1.11, paragr. 6.

³⁷⁶ Principe directeur B3.1.11, paragr. 7.

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

Règle 3.2 ; norme du code A3.2 et principe directeur B3.2

Commentaire

Alimentation et service de table

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

La MLC, 2006 reconnaît l'importance qui s'attache à ce qu'une nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée soient servies à bord, cette nourriture devant être préparée par un personnel qualifié. La convention laisse une certaine flexibilité quant aux instruments légaux – lois, règlements ou autres mesures – au moyen desquels il convient de faire porter effet à ces principes. Cependant, il doit s'agir de dispositions revêtant un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne.

Ces dispositions devront prescrire que :

- La nourriture et l'eau potable doivent être d'une qualité appropriée, la nourriture devant avoir une certaine valeur nutritionnelle et tenir compte de la diversité des appartenances culturelles et religieuses. Leur quantité doit répondre aux besoins des personnes à bord ;
- Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.
- Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste.
- Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire doivent avoir 18 ans révolus ;
- Des inspections documentées fréquentes doivent être menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, en ce qui concerne l'approvisionnement en vivres et en eau potable et tous locaux et équipements servant à leur stockage et la préparation et le service des repas.

Il convient de noter que, si la question de l'âge minimum de 18 ans prévu pour les cuisiniers de navire a été traitée sous la section 1.1 du présent modèle de dispositions, elle peut l'être tout aussi bien dans la présente section.

Section 3.2 Alimentation et service de table

1. **La nourriture et l'eau potable servies à bord doivent**, y compris suivant ce que prévoient les paragraphes 2 et 3 ci-après, **être d'une qualité appropriée, la nourriture devant avoir une certaine valeur nutritionnelle et tenir compte de la diversité des appartenances culturelles et religieuses. La nourriture et l'eau potable doivent répondre en quantité aux besoins des personnes à bord** ;³⁷⁷
2. **Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.**³⁷⁸
3. **Les normes minimales suivantes s'appliqueront en ce qui concerne la nourriture et l'eau potable :**
 - 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 leurs préceptes religieux et habitudes culturelles touchant à l'alimentation, et de la nature et de la durée du voyage** ;³⁷⁹
 - 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 satisfaisantes** ;³⁸⁰
 - c) **un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire**³⁸¹. **Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire**³⁸² **chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène alimentaire et l'hygiène personnelle, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.**³⁸³
4. Ne devraient obtenir un certificat de capacité comme **cuisinier de navire** que les **gens de mer** qui remplissent les conditions suivantes :³⁸⁴
 - a) *avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente et qui peut varier en fonction des qualifications ou de l'expérience pertinentes des intéressés* ;³⁸⁵
 - b) *avoir réussi l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation agréé pour les cuisiniers*³⁸⁶ *ou être titulaire d'un certificat délivré par des Membres ayant ratifié la présente convention ou la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée.*³⁸⁷
5. **A bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et l'hygiène personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.**³⁸⁸
6. **Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.**³⁸⁹
7. **Des inspections documentées fréquentes doivent être menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, dans les domaines suivants :**³⁹⁰

³⁷⁷ Règle 3.2, paragr. 1.³⁷⁸ Règle 3.2, paragr. 2.³⁷⁹ Norme A3.2, paragr. 2 a).³⁸⁰ Norme A3.2, paragr. 2 b).³⁸¹ Norme A3.2, paragr. 2 c).³⁸² Règle 3.2, paragr. 3.³⁸³ Norme A3.2, paragr. 4.³⁸⁴ Principe directeur B3.2.2, paragr. 1.³⁸⁵ Principe directeur B3.2.2, paragr. 1 a).³⁸⁶ Principe directeur B3.2.2, paragr. 1 b). L'examen peut être organisé et le certificat délivré soit par l'autorité compétente soit, sous son contrôle, par un établissement agréé pour la formation des cuisiniers.³⁸⁷ Principe directeur B3.2.2, paragr. 3.³⁸⁸ Norme A3.2, paragr.5.³⁸⁹ Norme A3.2, paragr.6.³⁹⁰ Norme A3.2, paragr.7.

- a) **l'approvisionnement en vivres et en eau potable** ;³⁹¹
- b) **tous locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable** ;³⁹²
- c) **la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.**³⁹³

8. *L'autorité compétente doit :*

- a) *en coopération avec d'autres agences et organisations compétentes, recueillir des informations à jour sur la nutrition et sur les méthodes d'achat, de stockage et de conservation des vivres, ainsi que sur la façon de préparer et de servir les repas, compte tenu des spécificités du service de table à bord d'un navire. Ces informations doivent être mises gratuitement ou à un coût raisonnable 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. A cette fin, des moyens appropriés de diffusion, tels que manuels, brochures, affiches, graphiques ou annonces dans des périodiques professionnels doivent être utilisés ;*³⁹⁴
- b) *faire des recommandations en vue d'éviter le gaspillage de vivres, faciliter le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et assurer une organisation du travail optimale ;*³⁹⁵
- c) *en coopération avec des agences et des organisations compétentes, élaborer du matériel didactique et diffuser des informations à bord concernant les méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants ;*³⁹⁶
- d) *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, et recourir, au besoin, aux services de ces autorités.*³⁹⁷

³⁹¹ Norme A3.2, paragr.7 a).

³⁹² Norme A3.2, paragr.7 b).

³⁹³ Norme A3.2, paragr.7 c).

³⁹⁴ Principe directeur B3.2.1, paragr. 1.

³⁹⁵ Principe directeur B3.2.1, paragr. 2.

³⁹⁶ Principe directeur B3.2.1, paragr. 3.

³⁹⁷ Principe directeur B3.2.1, paragr. 4.

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

Règle 4.1 ; norme du code A4.1 et principe directeur B4.1

Commentaire

Soins médicaux à bord des navires et à terre

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

Les prescriptions de la MLC, 2006 énoncées sous la règle 4.1 s'adressent principalement à l'État du pavillon. Elles ont trait à l'accès des gens de mer travaillant à bord des navires aux soins médicaux. Certaines dispositions s'adressent également à l'État du port ou à l'État riverain. Elles ont trait à l'accès des gens de mer travaillant à bord de navires étrangers aux soins médicaux dans leurs ports ou leur territoire. Il convient de noter que la question du coût des soins médicaux à terre est abordée sous la section 4.2 du présent modèle de dispositions. La plupart de ces prescriptions tendent à ce que l'État du pavillon assure que des mesures adéquates sont prises pour la protection de la santé des gens de mer naviguant à bord de navires battant son pavillon et pour leur garantir l'accès à des soins médicaux tant qu'ils travaillent à bord de ces navires. Les normes en matière de soins médicaux à bord doivent être comparables autant que possible à celles qui sont en vigueur, d'une manière générale, à terre. Pour certaines prescriptions, la MLC, 2006 tend à ce que des lois et des règlements soient adoptés tandis que pour d'autres, elle tend à ce que des mesures soient adoptées. Cette deuxième proposition ménage une certaine flexibilité. Cependant, la forme des instruments juridiques à adopter pour mettre en œuvre ces prescriptions doit revêtir un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. Pour un certain nombre de ces prescriptions, on retrouve la terminologie et les normes établies par la convention STCW de l'OMI. Les dispositions de la présente section entretiennent une interrelation avec celles de la section 3.1 du présent modèle de dispositions qui ont trait aux infirmeries à bord des navires. Les principales prescriptions auxquelles l'État du pavillon doit apporter une réponse sont les suivantes :

- Des mesures adéquates doivent être prévues pour la protection de la santé des gens de mer et l'accès de ceux-ci à des soins médicaux rapides et adéquats, y compris à des soins dentaires essentiels, tandis qu'ils travaillent à bord des navires ;
- Les dispositions concernant les soins médicaux à bord des navires doivent inclure, pour certains voyages, un médecin qualifié ou au moins un marin chargé des soins médicaux ayant reçu une formation appropriée, une pharmacie de bord, du matériel médical et un guide médical approuvés et un système de communications préétabli permettant de bénéficier des conseils médicaux d'un spécialiste à terre ;
- La protection de la santé et les soins médicaux doivent être assurés sans frais pour le marin conformément à la législation nationale et à la pratique ;
- Les gens de mer doivent être autorisés à aller consulter sans attendre un médecin qualifié ou un dentiste dans le port où le navire fait relâche lorsque cela est réalisable ;
- L'autorité compétente doit adopter un modèle de rapport médical pour les gens de mer à l'usage des capitaines des navires et du personnel médical embarqué ou à terre.

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

Section 4.1 Soins médicaux à bord des navires et à terre

1. **Tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant pavillon [insérer le nom du pays] doivent être couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès pendant la durée de leur service à bord à des soins médicaux rapides et adéquats³⁹⁸ et aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre.³⁹⁹**
2. **La protection et les soins visés au paragraphe 1 doivent en principe être assurés gratuitement aux gens de mer.⁴⁰⁰**
3. **L'armateur doit adopter des mesures assurant aux gens de mer travaillant à bord de ses navires des soins médicaux incluant les soins dentaires essentiels. Ces mesures doivent :**⁴⁰¹
 - a) **garantir 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 spécifiques au travail à bord d'un navire ;**⁴⁰²
 - b) **garantir 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 ;**⁴⁰³
 - c) **accorder 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 ;**⁴⁰⁴
 - d) **garantir 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 sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger ;**⁴⁰⁵
 - e) **ne pas se limiter au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprendre également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.**⁴⁰⁶
4. **Un modèle de rapport médical, adopté par l'autorité compétente, doit être utilisé par les capitaines des navires et le personnel médical compétent, à terre ou à bord, 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.⁴⁰⁷ Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer.**⁴⁰⁸
5. **Les prescriptions minimales suivantes concernant les infirmeries et installations médicales, les équipements médicaux et la formation médicale à bord des navires s'appliqueront :**⁴⁰⁹
 - a) **tout navire doit disposer d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications sont prescrites par l'autorité compétente et qui sont inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales doivent tenir 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 médicales recommandées sur le plan national et international. En particulier :**⁴¹⁰
 - i) *la pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord doivent être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui doivent contrôler les étiquettes,*

³⁹⁸ Règle 4.1, paragr. 1.

³⁹⁹ Règle 4.1, paragr. 4.

⁴⁰⁰ Règle 4.1, paragr. 2.

⁴⁰¹ Norme A4.1, paragr. 1.

⁴⁰² Norme A4.1, paragr. 1 a).

⁴⁰³ Norme A4.1, paragr. 1 b).

⁴⁰⁴ Norme A4.1, paragr. 1 c).

⁴⁰⁵ Norme A4.1, paragr. 1 d). Se reporter aux prescriptions de la section 4.2 du présent modèle de dispositions.

⁴⁰⁶ Norme A4.1, paragr. 1 e).

⁴⁰⁷ Principe directeur B4.1.2, paragr. 1.

⁴⁰⁸ Norme A4.1, paragr. 2.

⁴⁰⁹ Norme A4.1, paragr. 3 & 4. Voir également section 3.1 du présent modèle de dispositions.

⁴¹⁰ Norme A4.1, paragr. 4 a).

*les dates de péremption, les conditions de conservation et les indications d'emploi de tous les médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements ;*⁴¹¹

- ii) au minimum, les guides médicaux **qui doivent être à bord** sont 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*, et de la partie médicale du *Code international des signaux*⁴¹² ; 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*, 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 doit être communiquée aux gens de mer. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle doivent se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées ; cette information doit être intégrée dans les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail comme indiqué dans la section 4.3 du présent modèle de dispositions.⁴¹³
- b) **tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. La législation nationale détermine 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 disposer d'un médecin à bord ;**⁴¹⁴
- c) **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 fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers secours ; les gens de mer chargés 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 de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW) ; les gens de mer chargés d'administrer les premiers secours doivent avoir suivi avec succès une formation aux premiers secours, conforme aux dispositions de la STCW. La législation nationale précise le niveau de formation exigé compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord ;**⁴¹⁵
 - i) *les navires pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux doivent compter dans leur équipage au moins un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux de premiers secours efficaces en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord et de faire bon usage des conseils médicaux transmis par radio ou par satellite ;*⁴¹⁶
 - ii) *tous les autres navires doivent disposer d'au moins un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux exigée par la STCW, comprenant une formation pratique et une formation à des techniques de soins d'urgence 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 sont susceptibles de rester à bord ;*⁴¹⁷
- d) *les formations visées à l'alinéa c) ci-dessus doivent être fondées sur le contenu des éditions les plus récentes des guides médicaux visés à l'alinéa a) ii) ci-dessus ;*⁴¹⁸
- e) *les personnes visées à l'alinéa c) i) et ii) ci-dessus et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente doivent suivre, approximativement tous les cinq ans, des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés ;*⁴¹⁹
- f) **l'autorité compétente prend 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. Ces**

⁴¹¹ Principe directeur B4.1.1, paragr. 4.

⁴¹² Principe directeur B4.1.1, paragr. 2.

⁴¹³ Principe directeur B4.1.1, paragr. 5.

⁴¹⁴ Norme A4.1, paragr. 4 b).

⁴¹⁵ Norme A4.1, paragr. 4 c).

⁴¹⁶ Principe directeur B4.1.1, paragr. 1 a).

⁴¹⁷ Principe directeur B4.1.1, paragr. 1 b).

⁴¹⁸ Principe directeur B4.1.1, paragr. 2.

⁴¹⁹ Principe directeur B4.1.1, paragr. 3.

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, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon.⁴²⁰ En outre :

- i) *tous les navires doivent avoir à bord une liste complète et à jour des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues ;*
 - ii) *s'ils sont équipés d'un système de communication par satellite, ils doivent avoir à bord une liste complète et à jour des stations côtières par l'intermédiaire desquelles les consultations médicales peuvent être obtenues. Les gens de mer chargés des soins médicaux ou des premiers secours à bord doivent être préparés à l'utilisation du guide médical de bord et de la partie médicale de l'édition la plus récente du Code international des signaux, afin de pouvoir comprendre le type d'informations nécessaires au médecin consulté ainsi que les conseils qu'ils en reçoivent.*⁴²¹
6. *L'autorité compétente peut adopter des mesures propres à assurer aux personnes à la charge des gens de mer ayant leur domicile sur le territoire de [insérer le nom du pays] 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.*⁴²²
 7. **Les gens de mer travaillant à bord de navires étrangers qui se trouvent sur le territoire de [insérer le nom du pays] ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats,**⁴²³ notamment pour :⁴²⁴
 - a) *recevoir un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident ;*⁴²⁵
 - b) *être hospitalisés au besoin ;*⁴²⁶
 - c) *recevoir un traitement dentaire, surtout en cas d'urgence.*⁴²⁷
 8. *Des mesures appropriées doivent être prises pour faciliter le traitement des gens de mer malades. En particulier, les gens de mer doivent être promptement admis dans les cliniques et les hôpitaux à terre, sans difficulté et sans distinction de nationalité ou de confession, et, dans toute la mesure possible, des dispositions doivent être prises pour assurer, lorsque cela est nécessaire, la continuité du traitement complétant l'action des services sanitaires qui leur sont ouverts.*⁴²⁸
 9. *L'autorité compétente peut prendre part à des activités de coopération internationale fondées sur des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des consultations entre pays en matière d'assistance, de programmes et de recherches dans les domaines de la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer.*⁴²⁹ Cette coopération peut viser à :⁴³⁰
 - 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 à 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) ;*⁴³¹
 - b) *utiliser de façon optimale tout navire ayant à bord un médecin ainsi que les navires prépositionnés en mer pour fournir des services hospitaliers et des moyens de sauvetage ;*⁴³²
 - c) *établir 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 ;*⁴³³

⁴²⁰ Norme A4.1, paragr. 4 d).

⁴²¹ Principe directeur B4.1.1, paragr. 6.

⁴²² Principe directeur B4.1.5, paragr. 1.

⁴²³ Règle 4.1, paragr. 3.

⁴²⁴ Principe directeur B4.1.3, paragr. 2.

⁴²⁵ Principe directeur B4.1.3, paragr. 2 a).

⁴²⁶ Principe directeur B4.1.3, paragr. 2 b).

⁴²⁷ Principe directeur B4.1.3, paragr. 2 c).

⁴²⁸ Principe directeur B4.1.3, paragr. 3.

⁴²⁹ Principe directeur B4.1.4, paragr. 2.

⁴³⁰ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1.

⁴³¹ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 a).

⁴³² Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 b).

⁴³³ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 c).

- d) *débarquer les gens de mer à terre en vue d'un traitement d'urgence* ;⁴³⁴
- 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* ;⁴³⁵
- 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* ;⁴³⁶
- g) *s'efforcer d'établir des centres sanitaires pour les gens de mer, qui seraient chargés de* ;⁴³⁷
 - i) *mener des recherches sur l'état de santé, les traitements médicaux et les soins de santé préventifs des gens de mer* ;⁴³⁸
 - ii) *former le personnel médical et le personnel de santé à la médecine maritime* ;⁴³⁹
- h) *collecter et évaluer les statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès de gens de mer et les intégrer dans le système national de statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles couvrant d'autres catégories de travailleurs, en les harmonisant avec ce système* ;⁴⁴⁰
- 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* ;⁴⁴¹
- 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* ;⁴⁴²
- 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.*⁴⁴³

⁴³⁴ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 d).

⁴³⁵ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 e).

⁴³⁶ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 f).

⁴³⁷ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 g).

⁴³⁸ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 g) i).

⁴³⁹ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 g) ii).

⁴⁴⁰ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 h).

⁴⁴¹ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 i).

⁴⁴² Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 j).

⁴⁴³ Principe directeur B4.1.4, paragr. 1 k).

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

Règle 4.2 ; norme du code A4.2 et principe directeur B4.2

Commentaire

Responsabilité des armateurs

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

La MLC, 2006 non seulement dispose en matière de protection de la santé et de soins médicaux à bord et à terre, mais encore prescrit à l'État du pavillon de veiller à ce que tous les gens de mer employés à bord des navires bénéficient d'une aide et assistance matérielle de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant tandis qu'ils travaillent dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou qu'ils sont au bénéfice d'un tel contrat. Lesdites conséquences financières recouvrent la perte de salaire ainsi que les frais médicaux et autres. Les présentes dispositions complètent celles des sections 4.1 et 4.5 du présent modèle de dispositions.

La convention requiert que des lois et des règlements fassent porter effet à ces principes. La législation nationale peut autoriser certaines limitations de la responsabilité de l'armateur et même l'exclusion de cette responsabilité dans certains cas. L'État du pavillon doit imposer aux armateurs la constitution d'une garantie financière pour l'exécution de leurs obligations en matière d'indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée frappant des gens de mer par suite d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un aleva. La convention ne précise pas quelle forme cette garantie doit revêtir. En fait, celle-ci peut revêtir des formes diverses (assurance, caution, etc.). Les principales prescriptions auxquelles une réponse doit être apportée sont les suivantes :

- Les armateurs doivent prendre à leur charge, en tout ou en partie, les frais, y compris ceux afférents aux salaires, encourus par les gens de mer travaillant à bord de leurs navires à raison de toute maladie ou de tout accident survenu entre la date du commencement de leur service et la date à laquelle ils doivent avoir été rapatriés, ou découlant de leur emploi entre ces deux dates. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur peut n'être tenu de verser le salaire que pour une période de non moins de 16 semaines à compter de la date de l'accident ou du début de la maladie ;
- L'armateur doit prendre à sa charge les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que l'alimentation et le logement du marin malade ou blessé tant que celui-ci est hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de sa maladie ou de son incapacité. Cette obligation peut être limitée à une période de non moins de 16 semaines ;
- Les armateurs doivent être tenus de souscrire la garantie financière assurant l'indemnisation des gens de mer en cas de décès ou d'incapacité de longue durée résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un aleva qui est prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective ;
- L'armateur doit prendre à sa charge les frais d'inhumation du marin si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement ;
- L'armateur doit prendre toutes mesures utiles pour assurer la sauvegarde des biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés.

Section 4.2 Responsabilité des armateurs

1. **Les gens de mer travaillant à bord des navires ont droit, au titre de leur contrat d'engagement maritime ou par suite de leur emploi dans le cadre d'un tel contrat, à une assistance et à un soutien matériel de l'armateur pour faire face aux conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou de leur décès survenant pendant leur service.**⁴⁴⁴
2. Le droit énoncé au paragraphe 1 **ne préjuge pas des autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer.**⁴⁴⁵
3. **Les armateurs doivent souscrire la garantie financière assurant l'indemnisation des gens de mer en cas de décès ou d'incapacité de longue durée résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un alea qui est prévue dans [la rubrique annexe III du présent modèle de dispositions], le contrat d'engagement maritime ou toute convention collective applicable ;**⁴⁴⁶
4. **Les armateurs sont responsables de la protection de la santé de tous les gens de mer travaillant à bord de leurs navires et des soins médicaux que ces personnes peuvent nécessiter, et ils prennent à leur charge, dans la mesure définie ci-dessous, les frais encourus par ceux-ci par suite de toute maladie ou de tout accident survenu entre la date du commencement de leur service et la date à laquelle ils doivent avoir été dûment rapatriés ou par suite de toute maladie résultant de leur emploi entre ces deux dates .**⁴⁴⁷
 - a) **Les armateurs doivent prendre à leur charge les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques nécessaires, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant que celui-ci est hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de sa maladie ou de son incapacité ;**⁴⁴⁸
 - b) **Les armateurs doivent prendre à leur charge les frais**⁴⁴⁹ **d'inhumation du marin si le décès survient à bord ou s'il survient à terre pendant la période de l'engagement ;**⁴⁵⁰ *les frais ainsi supportés peuvent être remboursés par une institution d'assurance lorsque la législation ou la réglementation concernant l'assurance sociale ou l'indemnisation des travailleurs accorde de telles prestations ;*⁴⁵¹
 - c) **lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit :**⁴⁵²
 - i) **verser la totalité du salaire (primes exclues)**⁴⁵³ **tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément à [la section 2.5 ci-avant du présent [nom de l'instrument]] ;**⁴⁵⁴
 - ii) **verser la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient [la rubrique annexe IV du présent modèle de dispositions] ou les conventions collectives applicables, à compter du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison [ou, avant cette guérison, jusqu'à ce que le marin ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation de sécurité sociale applicable].**⁴⁵⁵
5. **[La responsabilité de l'armateur énoncée au paragraphe 4 a) ci-dessus ne s'applique que pendant [16⁴⁵⁶ semaines à compter de la date de l'accident ou du début de la maladie⁴⁵⁷] [et elle cesse de s'appliquer dès que le marin peut bénéficier des prestations médicales assurées dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou d'assurance accident obligatoire ou d'indemnisation des accidents du travail].**⁴⁵⁸
6. **[La responsabilité de l'armateur concernant le versement, en tout ou en partie, du salaire au marin débarqué ne s'applique que pendant [16⁴⁵⁹ semaines à compter de la date de l'accident ou du début de la maladie⁴⁶⁰]**

⁴⁴⁴ Règle 4.2. paragr. 1.⁴⁴⁵ Règle 4.2. paragr. 2.⁴⁴⁶ Norme A4.2, paragr. 1 b).⁴⁴⁷ Norme A4.2, paragr. 1.⁴⁴⁸ Norme A4.2, paragr. 1 c).⁴⁴⁹ Norme A4.2, paragr. 6. La législation peut exonérer l'armateur du défraiement des coûts afférents aux soins médicaux nécessités par le marin, à la nourriture et au logement à bord du marin malade ou blessé, ou encore à son inhumation, dès lors que cette charge est assumée par l'autorité compétente.⁴⁵⁰ Norme A4.2, paragr. 1 d).⁴⁵¹ Principe directeur B4.2, paragr. 3.⁴⁵² Norme A4.2, paragr. 3.⁴⁵³ Principe directeur B4.2, paragr. 1.⁴⁵⁴ Norme A4.2, paragr. 3 a).⁴⁵⁵ Norme A4.2, paragr. 3 b).⁴⁵⁶ Ce chiffre peut être différent mais, en vertu de la norme A4.2, il ne peut être inférieur à 16.⁴⁵⁷ Norme A4.2, paragr. 2. Il s'agit là d'une disposition facultative.⁴⁵⁸ Principe directeur B4.2, paragr. 2.⁴⁵⁹ Ce chiffre peut être différent mais, en vertu de la norme A4.2, il ne peut être inférieur à 16.⁴⁶⁰ Norme A4.2, paragr. 4. Il s'agit là d'une disposition facultative.

*[et elle cesse de s'appliquer dès que le marin peut bénéficier des prestations médicales assurées dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou d'assurance accident obligatoire ou d'indemnisation des accidents du travail].*⁴⁶¹

7. **[La responsabilité de l'armateur ne s'applique pas en ce qui concerne :⁴⁶²**
- a) **[un accident qui n'est pas survenu au service du navire ;⁴⁶³**
 - b) **[un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;⁴⁶⁴**
 - c) **[une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement ;⁴⁶⁵]**
8. **L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs parents les plus proches.**⁴⁶⁶

⁴⁶¹ Principe directeur B4.2, paragr. 2.

⁴⁶² Norme A4.2, paragr. 5. Il s'agit là d'une disposition facultative.

⁴⁶³ Norme A4.2, paragr. 5 a).

⁴⁶⁴ Norme A4.2, paragr. 5 b).

⁴⁶⁵ Norme A4.2, paragr. 5 c).

⁴⁶⁶ Norme A4.2, paragr. 6.

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

Règle 4.3 ; norme du code A4.3 et principe directeur B4.3

Commentaire

Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

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 au travail

Un certain nombre d'indications et précisions contenues dans la norme A4.3 et le principe directeur B4.3 de la MLC, 2006 concernent les obligations de l'État du pavillon en matière de ce qu'il est convenu d'appeler sécurité et santé au travail (SST) dans le secteur maritime. Les dispositions de la présente section entretiennent une interrelation avec celles de la section 3.1 du présent modèle de dispositions. La MLC, 2006 précise les domaines dans lesquels une politique ou des programmes de sécurité et santé au travail à bord des navires doivent être adoptés, mis en œuvre et promus avec efficacité et qui doivent en outre être soumis aux normes juridiques relatives à la sécurité, la protection de la santé et la prévention des accidents. Il se peut qu'il existe déjà une telle politique ou de tels programmes en ce qui concerne les navires du pays, ou encore que le pays se soit doté d'une politique et de programmes de portée générale couvrant ces domaines et n'ait besoin que de la ou les compléter de manière que toutes les conditions inhérentes au travail à bord soient prises en considération. Le présent modèle de dispositions propose les bases législatives dont un pays a besoin pour se doter d'une telle politique, de tels programmes et de telles normes en ce qui concerne ses navires et/ou pour compléter ou mettre à jour cette politique et ces programmes, compte tenu de l'évolution rapide des techniques. Le présent modèle de dispositions n'a pas l'ambition de couvrir les dispositions techniques de détail qui doivent être élaborés sur la base d'orientations et de consultations tripartites internationales propres au secteur. Pour les pays qui ne sont pas encore dotés de la politique et des programmes nécessaires, ce modèle de dispositions propose un instrument subsidiaire – une rubrique annexe (rubrique annexe V) visant à définir une politique et un programme nationaux de sécurité et de santé au travail dans le secteur maritime qui se conformeront aux dispositions de détail énoncées sous la règle 4.3 et la norme A4.3 et qui seront élaborés et mis en œuvre par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

Il convient de noter qu'un certain nombre de ces prescriptions peuvent se superposer, dans une certaine mesure, à celles qui sont fixées par le code international de gestion de la sécurité (« ISM ») de l'OMI et ainsi être déjà partiellement mises en œuvre. La convention requiert qu'elles trouvent leur expression dans des instruments juridiques qui soient des lois, des règlements ou d'autres mesures. Il s'ensuit que les instruments qui seront retenus devront revêtir un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. Ces instruments pourront néanmoins revêtir des formes diverses, pour répondre aux conceptions modernes de la réglementation. En tout état de cause, ils devront disposer que :

- Le milieu de vie, de travail et de formation à bord des navires doit être sûr et sain, conformément à la législation nationale et aux autres dispositions pertinentes relatives à la sécurité, à la protection de la santé et à la prévention des accidents à bord des navires ;
- Des précautions raisonnables doivent être prises à bord des navires afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, notamment de prévenir le risque d'exposition à des niveaux dangereux de certains facteurs et de certaines substances chimiques dans le milieu ambiant, ainsi que les risques de lésions ou de maladies pouvant résulter de l'utilisation d'équipements et de machines à bord des navires ;
- Une politique et des programmes de prévention des accidents du travail et lésions et maladies professionnelles à bord et d'amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, ciblant en priorité la sécurité et la santé des gens de mer de moins de 18 ans (voir section 1.1 du présent modèle de dispositions) doivent être prévu ;
- Les navires embarquant cinq marins ou plus doivent avoir un comité de sécurité du navire, incluant la participation de délégués des gens de mer à la sécurité ;
- Les accidents du travail et les cas de lésions et de maladies professionnelles doivent être déclarés ;
- Les armateurs doivent être tenus de procéder à une évaluation des risques axée sur la gestion de la sécurité et de la santé au travail, en tenant compte des données statistiques pertinentes.

Section 4.3 Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

1. **Les gens de mer doivent bénéficier d'un système de protection de la santé au travail, conformément à leur droit de vivre, travailler ou être formés à bord des navires dans un environnement sûr et sain.**⁴⁶⁷
2. Après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, **l'autorité compétente définit** et maintient – conformément à la politique nationale de sécurité et santé au travail visé au paragraphe 3 ci-dessous et en tenant compte des prescriptions de la présente section 4.3 – **les normes de sécurité, de protection de la santé et de prévention des accidents** devant être observées **à bord.**⁴⁶⁸
3. **L'autorité compétente adopte** et maintient continuellement à l'examen **des directives relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.** Ces directives sont basées sur la politique et les programmes nationaux de base concernant la sécurité et la santé au travail [qui sont énoncées dans la rubrique annexe V ci-après⁴⁶⁹]. *Les règles ou recommandations pertinentes adoptées par les autorités ou organismes nationaux ou par les organisations internationales intéressées doivent être prises en considération pour l'élaboration des textes relatifs aux mesures de sécurité et protection de la santé au travail et de prévention des accidents du travail, ou des pratiques recommandées.*⁴⁷⁰ *Lors de l'élaboration des programmes de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, l'autorité compétente doit tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et la santé des gens de mer éventuellement publié par l'Organisation internationale du Travail.*⁴⁷¹
4. Les directives prévues au paragraphe 3 doivent tenir compte des principes directeurs B4.3.2 à B4.3.10 de la convention *ainsi que du recueil de directives pratiques du BIT intitulé Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, et ses versions ultérieures, et des autres normes et directives connexes de l'Organisation internationale du Travail, et des autres normes, directives et recueils de directives pratiques internationaux concernant la sécurité et la protection de la santé au travail, y compris des niveaux d'exposition fixés dans ces instruments.*⁴⁷² Ces directives devront porter en priorité sur les points suivants :⁴⁷³
 - a) *les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante ;*⁴⁷⁴
 - b) *les machines ;*⁴⁷⁵
 - c) *les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact ;*⁴⁷⁶
 - d) **les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;**⁴⁷⁷
 - e) **les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;**⁴⁷⁸
 - f) *les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas e) et f) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac ;*⁴⁷⁹
 - g) *les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous ;*⁴⁸⁰
 - h) *le matériel de chargement et de déchargement ;*⁴⁸¹
 - i) *la prévention et l'extinction des incendies ;*⁴⁸²
 - j) *les ancres, chaînes et câbles ;*⁴⁸³
 - k) *les cargaisons dangereuses et le lest ;*⁴⁸⁴

⁴⁶⁷ Règle 4.3, paragr. 1.⁴⁶⁸ Règle 4.3, paragr. 3.⁴⁶⁹ Règle 4.3, paragr. 2.⁴⁷⁰ Principe directeur B4.3.8, paragr. 2.⁴⁷¹ Principe directeur B4.3.8, paragr. 3.⁴⁷² Principe directeur B4.3.1, paragr. 1.⁴⁷³ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2.⁴⁷⁴ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 b).⁴⁷⁵ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 c) ; norme A4.3, paragr. 1 b).⁴⁷⁶ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 d).⁴⁷⁷ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 e) ; norme A3.1, paragr. 6 h).⁴⁷⁸ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 f) ; norme A3.1, paragr. 6 h).⁴⁷⁹ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 g) ; norme A5.3, paragr. 6 h).⁴⁸⁰ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 h).⁴⁸¹ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 i).⁴⁸² Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 j).⁴⁸³ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 k).⁴⁸⁴ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 l).

- l) *les équipements de protection individuelle des gens de mer* ;⁴⁸⁵
 - m) *le travail dans des espaces confinés* ;⁴⁸⁶
 - n) *les effets physiques et mentaux de la fatigue* ;⁴⁸⁷
 - o) *les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool* ;⁴⁸⁸
 - p) *la protection et la prévention relatives au VIH/SIDA* ;⁴⁸⁹
 - q) *la réponse aux situations d'urgence et aux accidents*.⁴⁹⁰
5. *L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points auxquels se réfère le paragraphe 4 ci-dessus doivent tenir compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail. Les mesures nécessaires doivent tenir dûment compte du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'individu, particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail, et le remplacement de ce qui est dangereux par ce qui ne l'est pas ou qui l'est moins, doivent être préférés à l'utilisation d'équipements de protection individuelle par les gens de mer.*⁴⁹¹
6. *Par ailleurs, l'autorité compétente doit veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants* :⁴⁹²
- a) *réponse aux urgences et aux accidents* ;⁴⁹³
 - b) *effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool* ;⁴⁹⁴
 - c) *protection et prévention relatives au VIH/SIDA*.⁴⁹⁵
7. **Le respect des prescriptions des instruments internationaux pertinents portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires est réputé équivaloir au respect des prescriptions énoncées dans la présente section 4.3.**⁴⁹⁶
8. **Les armateurs doivent adopter des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires conformes aux directives visées au paragraphe 3 ci-dessus et en promouvoir l'application effective. Ces politiques et programmes doivent :**
- a) **inclure des mesures de précaution raisonnables axées sur la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles à bord des navires, notamment des mesures visant à prévenir ou réduire les risques d'exposition à des niveaux dangereux de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésions ou de maladies pouvant résulter de l'utilisation d'équipements et de machines à bord des navires** ;⁴⁹⁷
 - b) **inclure une formation et une instruction des gens de mer**⁴⁹⁸ ainsi que divers autres programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toutes autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle ;⁴⁹⁹ *les programmes relatifs à la formation doivent 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* ;⁵⁰⁰

⁴⁸⁵ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 m).

⁴⁸⁶ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 n).

⁴⁸⁷ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 o).

⁴⁸⁸ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 p).

⁴⁸⁹ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 q).

⁴⁹⁰ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 r).

⁴⁹¹ Principe directeur B4.3.1, paragr. 1 à 3.

⁴⁹² Principe directeur B4.3.1, paragr. 1 à 4.

⁴⁹³ Principe directeur B4.3.1, paragr. 1 à 4 a).

⁴⁹⁴ Principe directeur B4.3.1, paragr. 1 à 4 b).

⁴⁹⁵ Principe directeur B4.3.1, paragr. 1 à 4 c).

⁴⁹⁶ Norme A4.3, paragr. 4.

⁴⁹⁷ Norme A4.3, paragr. 1 b).

⁴⁹⁸ Norme A4.3, paragr. 1 a).

⁴⁹⁹ Norme A4.3, paragr. 1 c).

⁵⁰⁰ Principe directeur B4.3.9, paragr. 1.

- c) **prescrire que : toute situation dangereuse doit donner lieu à inspection, notification et correction et que tous accidents du travail et cas de lésions et maladies professionnelles survenus à bord doivent donner lieu à enquête et déclaration**⁵⁰¹ ; *tous les accidents du travail et les cas de maladie professionnelle doivent être signalés de manière à permettre de mener des investigations et établir, analyser et publier des statistiques détaillées à ce sujet, en veillant à la protection des données personnelles des gens de mer concernés ; la déclaration des accidents ne doit pas se limiter aux cas mortels et aux accidents impliquant le navire*⁵⁰² ; *il doit être tenu dûment compte de tout système ou modèle international d'enregistrement des accidents survenus à des gens de mer que l'Organisation internationale du Travail pourrait avoir mis en place.*⁵⁰³
- d) **accorder une attention particulière à la santé et la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans** ;⁵⁰⁴
- e) **préciser les responsabilités du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou de l'un et l'autre, quant à la mise en œuvre et au respect de la politique et du programme de sécurité et de santé au travail pour le navire** ;⁵⁰⁵
- f) **préciser quels sont les droits des membres de l'équipage nommés ou élus délégués à la sécurité en ce qui concerne leur participation aux réunions du comité de sécurité du navire, comité qui doit être établi sur les navires embarquant cinq marins ou plus** ;⁵⁰⁶
- g) **inclure une évaluation des risques**⁵⁰⁷ **axée sur la gestion de la sécurité et de la santé au travail qui s'appuie sur des données statistiques appropriées** concernant leurs navires et sur les statistiques générales communiquées par l'autorité compétente.⁵⁰⁸
9. S'agissant des jeunes gens de mer visés au paragraphe 8 d), *sauf le cas où ils sont reconnus par l'autorité compétente comme pleinement qualifiés pour la fonction considérée*, les normes fixées conformément au paragraphe 2 doivent établir des restrictions à l'accomplissement, sans une instruction et une supervision appropriées, de certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou susceptibles de porter atteinte à leur santé ou leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou de compétence. Dans les types de travaux auxquels l'accès doit être restreint par la réglementation, l'autorité compétente prendra en considération, en particulier, les suivants :⁵⁰⁹
- a) *le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds* ;⁵¹⁰
- b) *le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des caissons étanches* ;⁵¹¹
- c) *l'exposition à des bruits ou à des vibrations atteignant des niveaux nocifs* ;⁵¹²
- d) *la conduite d'engins de levage ou d'autres équipements ou outils à moteur ou la communication par signes avec les conducteurs d'équipements de ce genre* ;⁵¹³
- e) *la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage* ;⁵¹⁴
- f) *le gréement* ;⁵¹⁵
- g) *le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps* ;⁵¹⁶
- h) *le quart de nuit* ;⁵¹⁷
- i) *l'entretien de l'équipement électrique* ;⁵¹⁸
- j) *le contact avec des matières potentiellement dangereuses ou avec des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques, et l'exposition à des rayonnements ionisants* ;⁵¹⁹
- k) *le nettoyage des appareils de cuisine* ;⁵²⁰
- l) *la manipulation ou la responsabilité des embarcations annexes.*⁵²¹

⁵⁰¹ Norme A4.3, paragr. 1 d).

⁵⁰² Principe directeur B4.3.5, paragr. 1 ; norme A3.1, paragr. 2 a).

⁵⁰³ Principe directeur B4.3.5, paragr. 3 ;

⁵⁰⁴ Norme A4.3, paragr. 2 b)

⁵⁰⁵ Norme A4.3, paragr. 2 c).

⁵⁰⁶ Norme A4.3, paragr. 2 d).

⁵⁰⁷ Norme A4.3, paragr. 1 a).

⁵⁰⁸ Norme A4.3, paragr. 8.

⁵⁰⁹ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2.

⁵¹⁰ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 a).

⁵¹¹ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 b).

⁵¹² Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 c).

⁵¹³ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 d).

⁵¹⁴ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 e).

⁵¹⁵ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 f).

⁵¹⁶ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 g).

⁵¹⁷ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 h).

⁵¹⁸ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 i).

⁵¹⁹ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 j).

⁵²⁰ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 k).

⁵²¹ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 l).

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

Règle 4.4 ; norme du code A4.4 et principe directeur B4.4

Commentaire

Accès à des installations de bien-être à terre

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

La MLC, 2006 souligne l'importance qui s'attache à ce que les gens de mer aient accès à des installations et des services de bien-être à terre. Les dispositions de la règle 4.4 et du code ne prévoient pas que l'État du port assume la responsabilité de la gestion de telles installations ou services. L'État du port a cependant l'obligation d'en indiquer l'existence, de favoriser leur mise en place et, lorsqu'ils existent, de faire en sorte qu'ils soient accessibles à tous les gens de mer. La MLC, 2006 n'impose pas d'instrument d'une forme juridique spécifique pour la mise en œuvre de ce principe, mais elle exige qu'un tel instrument prévoie que :

- Les installations de bien-être à terre, s'il en existe, doivent être aisément accessibles à tous les gens de mer, sans distinction de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinions politiques ou d'origine sociale, ni quant à l'État du pavillon de leur navire ;
- La mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés déterminés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer doit être encouragée ;
- La création de conseils du bien-être, chargés de faire régulièrement le point sur les installations et services de bien-être afin de veiller à ce que ceux-ci soient adaptés, compte tenu de l'évolution des besoins des gens de mer au fil de celle du secteur des transports maritimes.

Section 4.4 Accès à des installations de bien-être à terre

1. **L'autorité compétente doit promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés de [insérer le nom du pays], déterminés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés** [voir rubrique annexe I du présent modèle de dispositions],⁵²² de sorte que les gens de mer soient assurés de trouver dans des ports d'escale, surtout à l'étranger et dans des zones en proie à des conflits, des installations et services de cet ordre⁵²³ qui répondent à leurs besoins particuliers sur les plans de la sécurité, la santé et les loisirs⁵²⁴, notamment :⁵²⁵
 - a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins ;⁵²⁶
 - b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions ;⁵²⁷
 - c) des moyens éducatifs ;⁵²⁸
 - d) le cas échéant, des moyens permettant d'accomplir des rites religieux et des moyens d'obtenir des conseils personnels.⁵²⁹
2. Les installations et services visés au paragraphe 1 seront mis à la disposition des gens de mer, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par une ou plusieurs des institutions suivantes :⁵³⁰
 - a) les pouvoirs publics ;⁵³¹
 - b) les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord ;⁵³²
 - c) des organisations bénévoles.⁵³³
3. Les installations visées au paragraphe 1 qui doivent être mises à la disposition des gens de mer peuvent être, selon les besoins, des installations destinées à un usage plus général.⁵³⁴
4. **Les installations de bien-être mises à disposition doivent pouvoir 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'État du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent.**⁵³⁵ Sans que ce principe ne soit lésé de quelque manière que ce soit, il peut être nécessaire, dans certains ports, de prévoir plusieurs types d'installations d'un niveau comparable mais adaptées aux coutumes et aux besoins de groupes de gens de mer différents.⁵³⁶
5. **L'autorité compétente doit prendre les mesures nécessaires pour favoriser la création de conseils du bien-être qui seront chargés de faire le point régulièrement sur les installations et services de bien-être afin de veiller à ce que ceux-ci soient adaptés aux changements des besoins des gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de tout autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.**⁵³⁷
6. Les conseils du bien-être doivent être créés au niveau du port ou, selon le cas⁵³⁸, au niveau régional ou national, et être investis de fonctions de supervision prévoyant une représentation en leur sein des organisations d'armateurs et de gens de mer⁵³⁹ Leurs fonctions doivent être notamment :⁵⁴⁰
 - 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 ;⁵⁴¹

⁵²² Norme A4.4, paragr. 2.

⁵²³ Principe directeur B4.4.1, paragr. 1 a).

⁵²⁴ Principe directeur B4.4.1, paragr. 1 b).

⁵²⁵ Principe directeur B4.4.2, paragr. 3.

⁵²⁶ Principe directeur B4.4.2, paragr. 3 a).

⁵²⁷ Principe directeur B4.4.2, paragr. 3 b).

⁵²⁸ Principe directeur B4.4.2, paragr. 3 c).

⁵²⁹ Principe directeur B4.4.2, paragr. 3 d).

⁵³⁰ Principe directeur B4.4.2, paragr. 2.

⁵³¹ Principe directeur B4.4.2, paragr. 2 a).

⁵³² Principe directeur B4.4.2, paragr. 2 b).

⁵³³ Principe directeur B4.4.2, paragr. 2 c).

⁵³⁴ Principe directeur B4.4.2, paragr. 4).

⁵³⁵ Norme A4.4, paragr. 1.

⁵³⁶ Principe directeur B4.4.2, paragr. 7.

⁵³⁷ Norme A4.4, paragr. 3.

⁵³⁸ Principe directeur B4.4.3, paragr. 1.

⁵³⁹ Principe directeur B4.4.1, paragr. 2.

⁵⁴⁰ Principe directeur B4.4.3, paragr. 1.

⁵⁴¹ Principe directeur B4.4.3, paragr. 1 a).

- 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.*⁵⁴²
7. Les conseils du bien-être auront pour mission notamment de veiller à ce que :
- a) *des informations sur tous les moyens à la disposition du public dans les ports d'escale, notamment sur les transports, les services de bien-être, les services récréatifs et éducatifs et les lieux de culte, ainsi que sur ceux qui leur sont spécialement destinés, soient fournies aux gens de mer ;*⁵⁴³
 - b) *les armateurs ainsi que les gens de mer arrivant dans un port aient connaissance de toute loi ou de toute coutume particulière dont la violation pourrait entraîner une privation de leur liberté.*⁵⁴⁴
 - c) *des moyens de transport adéquats d'un coût modique soient disponibles à tout heure raisonnable à partir d'emplacements commodes de la zone portuaire pour permettre aux gens de mer de se rendre en ville.*⁵⁴⁵
 - d) *les zones portuaires et routes d'accès aux ports soient pourvues d'une signalisation routière et d'un éclairage suffisants et que des patrouilles y soit assurées régulièrement pour la sécurité des gens de mer.*⁵⁴⁶
 - e) *il y ait, là où cela est nécessaire, des hôtels ou foyers adaptés aux besoins des gens de mer ; ces établissements offrent des services équivalant à ceux d'un hôtel de catégorie correcte et sont autant que possible bien situés et ne sont pas à proximité immédiate des installations portuaires ; ils sont soumis à un contrôle approprié ; leurs prix sont raisonnables et, lorsque cela est nécessaire et réalisable, des dispositions sont prévues pour que les familles des gens de mer y soient admises.*⁵⁴⁷
 - f) *des dispositions soient prises pour assurer entre les navires, les organisations centrales d'approvisionnement et les institutions de bien-être, une circulation prompte et libre d'articles tels que les films, livres, journaux et équipements sportifs destinés à l'usage des gens de mer, tant à bord de leur navire que dans les institutions de bien-être à terre.*⁵⁴⁸
 - g) *un personnel qualifié, en plus d'éventuels bénévoles, soit employé à plein temps, dans la mesure nécessaire, pour la gestion des installations et services de bien-être des gens de mer.*⁵⁴⁹
8. *S'il y a lieu, les consuls des États maritimes et les représentants locaux des organismes de bien-être étrangers peuvent être associés, conformément à la législation nationale, aux travaux des conseils de bien-être.*⁵⁵⁰
9. *Pour la protection des gens de mer dans les ports de [insérer le nom du pays], l'autorité compétente doit prendre les mesures propres à faciliter :*⁵⁵¹
- a) *l'accès au consul de l'État dont ils sont ressortissants ou de l'État où ils résident ;*⁵⁵²
 - b) *une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.*⁵⁵³
10. *Les gens de mer sous le coup d'une mesure privative de liberté dans un port étranger doivent bénéficier d'une administration prompte et régulière des procédures légales pertinentes et de la protection consulaire appropriée.*⁵⁵⁴
11. *Lorsqu'un marin est, pour quelque raison que ce soit, sous le coup d'une mesure privative de liberté dans un port étranger, l'autorité compétente doit, s'il le demande, en informer immédiatement l'État du pavillon ainsi que l'État dont il est ressortissant. Elle doit aussi l'informer rapidement de son droit de faire une telle demande. Enfin, elle doit autoriser les agents consulaires de ces États à voir immédiatement le marin et, par la suite, à lui rendre visite régulièrement tant qu'il est sous le coup de cette mesure.*⁵⁵⁵

⁵⁴² Principe directeur B4.4.3, paragr. 1 b).

⁵⁴³ Principe directeur B4.4.5, paragr. 1.

⁵⁴⁴ Principe directeur B4.4.5, paragr. 3.

⁵⁴⁵ Principe directeur B4.4.5, paragr. 2.

⁵⁴⁶ Principe directeur B4.4.5, paragr. 4.

⁵⁴⁷ Principe directeur B4.4.2, paragr. 6.

⁵⁴⁸ Principe directeur B4.4.1, paragr. 3.

⁵⁴⁹ Principe directeur B4.4.2, paragr. 8.

⁵⁵⁰ Principe directeur B4.4.3, paragr. 3.

⁵⁵¹ Principe directeur B4.4.6, paragr. 1.

⁵⁵² Principe directeur B4.4.6, paragr. 1 a).

⁵⁵³ Principe directeur B4.4.6, paragr. 1 b).

⁵⁵⁴ Principe directeur B4.4.6, paragr. 2.

⁵⁵⁵ Principe directeur B4.4.6, paragr. 3.

12. *L'autorité compétente doit, dès lors que cela est nécessaire, prendre les mesures propres à assurer la sécurité des gens de mer étrangers contre toute agression ou autre acte illégal tandis que le navire se trouve dans les eaux territoriales et, en particulier, dans les approches portuaires.*⁵⁵⁶
13. *L'autorité compétente doit veiller à ce que les personnes responsables, dans les ports et à bord des navires, mettent tout en œuvre pour que les gens de mer puissent débarquer aussi tôt que possible après l'arrivée du navire au port.*⁵⁵⁷
14. *L'autorité compétente doit œuvrer en coopération avec les autres pays pour le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Cette coopération peut comprendre les mesures suivantes :*⁵⁵⁸
 - a) *des consultations entre autorités compétentes sur l'offre d'installations et services de bien-être aux gens de mer dans les ports et à bord des navires, ou sur leur amélioration ;*⁵⁵⁹
 - b) *des accords sur la mise en commun des ressources et celle des installations de bien-être dans les grands ports afin d'éviter les doubles emplois ;*⁵⁶⁰
 - c) *l'organisation de compétitions sportives internationales et l'encouragement des gens de mer à participer à des activités sportives ;*⁵⁶¹
 - d) *l'organisation de séminaires internationaux sur la question du bien-être des gens de mer en mer et dans les ports.*⁵⁶²

⁵⁵⁶ Principe directeur B4.4.6, paragr. 4.

⁵⁵⁷ Principe directeur B4.4.6, paragr. 5.

⁵⁵⁸ Principe directeur B4.4.1, paragr. 4.

⁵⁵⁹ Principe directeur B4.4.1, paragr. 4 a).

⁵⁶⁰ Principe directeur B4.4.1, paragr. 4 b).

⁵⁶¹ Principe directeur B4.4.1, paragr. 4 c).

⁵⁶² Principe directeur B4.4.1, paragr. 4 d).

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

Règle 4.5 ; norme du code A4.5 et principe directeur B4.5

Commentaire

Sécurité sociale

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

La plupart des obligations prévues par la MLC, 2006 sous sa règle 4.5 et sa partie code ayant trait à la sécurité sociale s'adressent au pays dont le marin est ordinairement résident. Quelques obligations spécifiques s'adressent directement à l'État du pavillon. Celles-ci confirment, pour l'essentiel, les obligations supplémentaires prévues sous les règles 4.1 et 4.2 et les autres dispositions de la MLC, 2006 qui ont trait à la protection sociale. Mais une obligation plus générale est faite à tous les pays de coopérer afin que les gens de mer ne soient pas sans protection de sécurité sociale tandis qu'ils travaillent hors de leur pays de résidence. Une grande latitude est offerte quant à la forme juridique sous laquelle il doit être fait porter effet à ces prescriptions et au système à mettre en place à cette fin : il peut s'agir de lois, de règlements, de système privés ou de conventions collectives, ou d'une combinaison de ces diverses formules. Le système peut aussi faire appel à des accords bilatéraux ou multilatéraux pour assurer la continuité de la couverture sous des systèmes financés ou non par cotisations, ou encore s'appuyer sur des dispositions adoptées sous les auspices d'organismes d'intégration économique régionale. Les dispositions de détail relatives à la couverture en question seront généralement celles qui sont inscrites dans les lois ou règlements régissant les prestations de sécurité sociale spécifiques. Toutefois, certaines dispositions devront également revêtir l'une des formes susmentionnées, de manière à exprimer clairement le droit général à la protection prévue par le pays de résidence. Les impératifs essentiels sont les suivants :

- La ratification de la MLC, 2006 ne doit pas entraîner un abaissement du niveau de protection déjà assuré par le pays en matière de sécurité sociale ;
- Le niveau des obligations d'un pays sur le plan de la protection de sécurité sociale dépendra de la situation de celui-ci et de la coopération internationale possible ;
- Chaque pays doit prendre des mesures propres à parvenir progressivement à une couverture complète des gens de mer en matière de sécurité sociale ;
- A tout le moins, des mesures doivent être prises, compte tenu de la situation du pays, pour assurer que tous les marins qui résident ordinairement dans le pays (ainsi que les personnes à leur charge, dans la mesure prévue par la législation nationale) aient droit à une protection dans les branches de sécurité sociale pour lesquelles le pays avait fait une notification au Directeur général du Bureau international du travail au moment de la ratification de la convention de sécurité sociale pertinente. Les branches en question doivent être au minimum au nombre de trois et figurer parmi l'une des neuf suivantes : soins médicaux, indemnités de maladie, prestations de chômage, prestations de vieillesse, prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, prestations familiales, prestations de maternité, prestations d'invalidité et prestations de survivants ;
- La protection de sécurité sociale assurée aux gens de mer ne doit pas être inférieure à celle dont bénéficient les travailleurs exerçant leur activité à terre qui résident sur le territoire du pays ;
- Les modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches spécifiées, des prestations comparables seront assurées aux gens de mer conformément à la législation et à la pratique nationales devront être prises en considération ;
- Les pays doivent coopérer entre eux pour assurer le maintien des droits de sécurité sociale acquis ou en cours d'acquisition.

Section 4.5 Sécurité sociale

1. les gens de mer ainsi que **les personnes à leur charge**⁵⁶³ doivent être couverts par le régime de sécurité sociale [précisé dans la rubrique annexe VI de la présente [insérer le nom de l'instrument]], conformément aux paragraphes ci-dessous, **cette couverture devant être progressivement étendue et renforcée, par décisions de l'autorité compétente, jusqu'à atteindre une protection complète**⁵⁶⁴.
2. **Ce régime se compose de [trois ou plus des branches de sécurité sociale spécifiées ci-après], qui complètent la protection prévue** [aux sections 4.1 et 4.2 du présent modèle de dispositions] :
 - a) *soins médicaux* ;
 - b) *indemnités de maladie* ;
 - c) *prestations de chômage* ;
 - d) *prestations de vieillesse* ;
 - e) *prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle* ;
 - f) *prestations familiales* ;
 - g) *prestations de maternité* ;
 - h) *prestations d'invalidité* ;
 - i) *prestations de survivants* ;⁵⁶⁵
3. À l'entrée en vigueur de la présente [insérer le nom de l'instrument] :
 - a) **tous les gens de mer habituellement résidents de** [insérer le nom du pays] **bénéficieront de la protection prévue** [à l'annexe VI] **dans les branches de sécurité sociale spécifiées au paragraphe 2** [insérer les alinéas a), b), c), ... en fonction des branches couvertes dans le pays lors de l'entrée en vigueur de l'instrument⁵⁶⁶] ;
 - b) [L'alinéa a) s'appliquera également à l'égard des gens de mers qui sont ressortissants de [insérer le nom du pays]⁵⁶⁷] ;
 - c) [L'alinéa a) s'appliquera également à l'égard des gens de mers qui sont ressortissants des pays désignés par l'autorité compétente ou ordinairement résidents de ces pays⁵⁶⁸ ; *les gens de mer concernée seront avisés des modalités selon lesquelles les différentes branches de sécurité sociale seront applicables en ce qui les concerne* ;⁵⁶⁹] ;
 - d) les gens de mer bénéficieront également de toutes les prestations de sécurité sociale prévues par l'autorité compétente **qui sont inhérentes aux obligations générales** de [insérer le nom du pays] **en vertu du droit international**⁵⁷⁰ ;
 - e) les gens de mer visés aux alinéas [a) à c)] **bénéficieront de toutes conditions plus favorables** dont les gens de mer dans leur situation bénéficiaient au regard de la législation de [insérer le nom du pays] avant l'entrée en vigueur de la présente [insérer le nom de l'instrument]⁵⁷¹ ;
 - f) les personnes à la charge des gens de mer visés dans le présent paragraphe bénéficieront également de la protection prévue en faveur des gens de mer concernés dans la mesure de ce que prévoit la législation de [insérer le nom du pays] selon ce que détermine l'autorité compétente.⁵⁷²

⁵⁶³ Règle 4.5, paragr. 1. Ce paragraphe se réfère à la couverture complète devant être progressivement atteinte pour les gens de mer dans la mesure permise par la situation nationale. La couverture effective (éventuellement plus restreinte) au moment de l'entrée en vigueur du nouvel instrument doit être précisée au paragraphe 2 (ce dont il est question au paragraphe 3 f) concerne la couverture des personnes dépendantes) ou alors il peut être laissé à la discrétion de l'autorité compétente de déterminer l'extension de cette couverture eu égard à la situation du pays.

⁵⁶⁴ Voir règle 4.5, paragr. 2

⁵⁶⁵ Norme A4.5, paragr. 1.

⁵⁶⁶ Au moment de la ratification, la protection devant être assurée doit inclure au moins trois des neuf branches. Le principe directeur B4.5, paragraphe 1 préconise que les branches couvertes soient les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle. La liste des branches devrait également inclure toutes branches de sécurité sociale dont bénéficient les autres travailleurs (exerçant leur activité à terre) résidant dans le pays – voir règle 4.5, paragraphe 3 et norme A4.5, paragraphe 3.

⁵⁶⁷ Voir principe directeur B4.5, paragr. 5. Inclure s'il y a lieu.

⁵⁶⁸ Voir norme A4.5, paragr. 6 ; principe directeur B4.5, paragr. 2 et 5. Inclure s'il y a lieu.

⁵⁶⁹ Voir principe directeur B4.5, paragr. 2.

⁵⁷⁰ Norme A4.5, paragr. 5.

⁵⁷¹ Règle 4.5, paragr. 1.

⁵⁷² Voir règle 4.5, paragr. 1.

4. En vue **d'atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète** pour tous **les gens de mer**⁵⁷³ relevant de la juridiction de [insérer le nom du pays], l'autorité compétente **passera** périodiquement en revue⁵⁷⁴ la protection de sécurité sociale dont bénéficient les gens de mer conformément au paragraphe 3, en prenant en considération toute amélioration **de la situation nationale** survenue entre-temps ainsi que les perspectives offertes par le recours, lorsque cela est possible et indiqué, à des **accords bilatéraux ou multilatéraux, à des systèmes basés sur des cotisations**⁵⁷⁵, à *des assurances ou à tous autres moyens efficaces*⁵⁷⁶ pour étendre ou renforcer la protection des gens de mer ou **faire bénéficier ceux-ci de prestations comparables en l'absence d'une couverture adéquate**⁵⁷⁷.
5. **L'autorité compétente coopérera par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements pour garantir le maintien des droits en matière de sécurité sociale – que ces droits soient assurés au moyen de systèmes basés sur des cotisations ou des systèmes autres – acquis ou en cours d'acquisition par tous les gens de mer, indépendamment du lieu de résidence de ces derniers.**⁵⁷⁸ *Lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, l'autorité compétente devra coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le type et le niveau de protection plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.*⁵⁷⁹
6. **L'autorité compétente définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des litiges**⁵⁸⁰ pour tous les litiges *afférents à des prestations auxquelles les gens de mer prétendent, sans considération de la manière dont le financement de ces prestations est assuré.*⁵⁸¹

⁵⁷³ Règle 4.5, paragr. 2.

⁵⁷⁴ Principe directeur B4.5, paragr. 5.

⁵⁷⁵ Norme A4.5, paragr. 3.

⁵⁷⁶ Principe directeur B4.5, paragr. 2.

⁵⁷⁷ Norme A4.5, paragr. 6.

⁵⁷⁸ Norme A4.5, paragr. 8.

⁵⁷⁹ Principe directeur B4.5, paragr. 3.

⁵⁸⁰ Norme A4.5, paragr. 9.

⁵⁸¹ Principe directeur B4.5, paragr. 4.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Commentaire

Les dispositions de la MLC, 2006, titre 5, règles 5.1, 5.2 et 5.3, leurs subdivisions et les dispositions correspondantes du code et des annexes diffèrent par leur structure et leur démarche des autres parties de la convention, même si le titre 5 est lui aussi subdivisé en règles, normes et principes directeurs. Ses dispositions, comme celles des autres titres, s'adressent principalement à l'État du pavillon, prescrivant à celui-ci de mettre en place un système d'inspection destiné à vérifier et garantir la mise en œuvre à bord des navires des obligations de cet État telles qu'elles découlent, pour la plupart, des titres 1 à 4 de la convention. Ses dispositions abordent également les questions de l'inspection/du contrôle par l'État du port ainsi que des obligations de mise en application dans les pays fournisseurs de main-d'œuvre, ces dernières étant également énoncées sous les titres 1 à 4. Même si le présent manuel propose un modèle de dispositions, comme indiqué ci-après, il est important de noter que, pour l'État du pavillon en particulier, bon nombre des éléments de la règle 5.1, de ses subdivisions et du code existeront déjà dans la législation maritime en vigueur ayant trait aux inspections du travail maritime telles que prévues par les conventions n° 147 et 178 (pour les pays ayant ratifié ces instruments), à la certification concernant la sûreté des navires, la sécurité, la pollution des mers et aux autres aspects visés par les conventions de l'OMI. De même, bon nombre – ou peut-être la totalité – des éléments des prescriptions de la règle 5.2 et du code qui ont trait à l'inspection par l'État du port peuvent d'ores et déjà trouver leur expression dans les législations nationales. Des éléments d'orientation détaillés s'adressant à l'État du pavillon et à l'État du port sur les aspects plus pratiques de la mise en œuvre ont été adoptés par une réunion internationale tripartite d'experts qui s'est tenue au BIT en 2008. Ainsi, les *Directives pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006* et les *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la Convention du travail maritime, 2006* ont pour vocation d'aider les gouvernements à la mise en place des systèmes nationaux prévus par la MLC, 2006. Le texte de ces instruments est accessible par l'adresse suivante : www.ilo.org/mlc

Il importe également de noter que, s'agissant des formes de la mise en œuvre, la possibilité d'une mise en œuvre par « équivalence dans l'ensemble » ouverte à l'article VI, paragraphes 3 et 4, ne s'applique pas au titre 5.

Règle 5.1 – les responsabilités de l'État du pavillon

D'un point de vue juridique, la règle 5.1 est l'expression des obligations prévues à l'article V, paragraphes 2 et 3 de la MLC, 2006. Sa structure est complexe, en ce qu'elle fixe le cadre général et les obligations des États du pavillon, principalement en ce qui concerne l'inspection du navire et le système de certification, et que ceux-ci sont ensuite abordés de manière plus détaillée sur des points spécifiques dans les six subdivisions (règles 5.1.1 à 5.1.6) et les dispositions connexes du code. La plupart de ces dispositions (autres que la règle 5.1.5, la norme A5.1.5 et le principe directeur B5.1.5 et la règle 5.1.6) sont autant de facettes indissociables de la prescription fondamentale faite à l'État du pavillon de « mettre en place un système » et de « prescrire » certaines mesures. Ces dispositions n'abordent pas la question des formes juridiques de la mise en œuvre. Suivant l'approche juridique adoptée, un pays peut juger suffisant de se doter, il ne l'a pas déjà fait, d'une législation sur les obligations générales habilitant l'autorité compétente à mettre en place un système, délivrer des certificats, etc., les aspects les plus opérationnels du système faisant l'objet d'autres instruments, ou bien il voudra sans doute se doter de lois et/ou de règlements détaillés pour le système. Le présent modèle de dispositions suit étroitement le texte de la convention et formule des dispositions qui peuvent être adaptées aussi bien à l'usage d'une approche laissant une certaine part d'initiative qu'à celui d'une approche détaillée plus directive.

Règle 5.1 – Responsabilités de l'État du pavillon

Règle 5.1.1 ; norme du code A5.1.1 ; principe directeur B5.1.1

Commentaire

Principes généraux

Objet : assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon

La règle 5.1.1 et le code (norme A5.1.1 et principe directeur B5.1.1) définissent les obligations générales fondamentales de l'État du pavillon. Les règles subséquentes 5.1.2 à 5.1.6 et les dispositions apparentées du code, y compris les annexes correspondantes, énoncent les éléments plus spécifiques de ces obligations. La règle 5.1.1 énonce les obligations fondamentales suivantes :

- chaque pays doit être doté d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime à bord des navires battant son pavillon, avec 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 (des informations à ce sujet doivent être communiquées par le pays dans les rapports qu'il est tenu de présenter au BIT en application de l'article 22 de la Constitution de l'OIT) ;
- l'autorité compétente doit désigner des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant (y compris, si elle en décide ainsi, ceux désignés par un organisme reconnu) pour assurer les fonctions d'inspection et de certification ;
- un certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime (dans la version du modèle de formulaire de l'appendice A5-II de la MLC, 2006 que le pays aura choisie), attestera, sauf preuve contraire, qu'il est satisfait, dans la mesure attestée, aux prescriptions de la convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer telles qu'appliquées par le pays concerné ;
- un exemplaire de la convention doit être tenu à disposition à bord de tous les navires.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Section 5.1 Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon

Règle 5.1.1 – Principes généraux

1. **Il incombe à l'autorité compétente d'établir un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux** [sections 5.1.3 et 5.1.4 du présent modèle de dispositions] de la présente [insérer le nom de l'instrument] à bord des navires battant le pavillon de [insérer le nom du pays].⁵⁸²
2. L'autorité compétente **peut, le cas échéant,** conformément à la section 5.1.2 ci-après, **autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes reconnus par elle comme compétents et indépendants à procéder aux inspections ou à délivrer des certificats, où les deux.**
3. L'autorité compétente **définit des objectifs et des normes précis pour l'administration du système d'inspection et de certification** visé au paragraphe 1 ci-dessus, **ainsi qu'une procédure générale appropriée selon laquelle elle évaluera dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.**⁵⁸³
4. **Un exemplaire de la présente convention doit être tenu à disposition à bord de tous les navires.**⁵⁸⁴

⁵⁸² Règle 5.1.1, paragr. 1 ; règle 5.1.1, paragr. 2.

⁵⁸³ Norme A5.1.1, paragr. 1. Des informations sur le système visé au paragraphe 2 de la règle 5.1.1 de la MLC, 2006, y compris sur la méthode suivie pour évaluer son efficacité, devront être incluses dans les rapports que le pays est tenu de soumettre au Bureau international du travail en application de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du travail. Règle 5.1.1, paragr. 5.

⁵⁸⁴ Norme A5.1.1, paragr. 2.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon

Règle 5.1.2 ; norme du code A5.1.2 ; principe directeur B5.1.2

Commentaire

Habilitation des organismes reconnus

Comme expliqué dans le commentaire sur la règle 5.1.1, un pays peut choisir d'habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes (par exemple, des sociétés de classification des navires) pour s'acquitter de bon nombre des fonctions dont l'État du pavillon est responsable en matière d'inspection et de certification du navire. En vertu de la MLC, 2006, on désigne une telle institution ou un tel organisme par les termes « organisme reconnu » suivant la terminologie des autres conventions maritimes, telles que celles qui ont été adoptées par l'OMI. Toutefois, même si l'État du pavillon délègue cette responsabilité, au regard du droit international c'est lui qui en répond et, comme énoncé dans la convention, il reste responsable de l'inspection et de la certification des navires.

Ce à quoi tend fondamentalement la règle 5.1.2, c'est que lorsque des organismes sont reconnus/autorisés pour mener des activités d'inspection et de certification des navires au nom de l'État du pavillon, ils soient qualifiés pour cela et fassent l'objet d'un contrôle de l'administration de l'État du pavillon. La convention ne spécifie pas les formes juridiques par lesquelles ces prescriptions doivent trouver leur expression mais, en tout état de cause :

- Les organismes reconnus, du fait qu'ils satisfont aux exigences nécessaires sur les plans de la compétence et de l'indépendance, peuvent être habilités par l'autorité compétente à assurer certaines fonctions d'inspection et de certification, lesdites fonctions étant expressément celles mentionnées dans le code de la convention comme devant être assurées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu par elle ;
- Les pays doivent mettre en place un système propre à garantir que les organismes reconnus s'acquittent de leur mission de manière adéquate, ainsi que des procédures selon lesquelles ils communiquent avec ces organismes et supervisent leur action ;
- Les pays doivent communiquer au Bureau international du travail la liste en vigueur de ces organismes reconnus, en précisant les fonctions pour lesquelles ils sont habilités.

5.1.2. Habilitation des organismes reconnus

1. **L'autorité compétente peut reconnaître des institutions publiques ou d'autres organismes comme satisfaisant aux exigences de compétence et d'indépendance pour assurer l'inspection ou la certification des navires afin de déterminer que ceux-ci sont conformes aux dispositions de la présente [insérer le nom de l'instrument].**⁵⁸⁵
2. **Aux fins de l'habilitation visée au paragraphe 1 ci-dessus, l'autorité compétente doit examiner la compétence et l'indépendance de l'organisme intéressé et établir que celui-ci a démontré que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation :**⁵⁸⁶
 - a) **il a une connaissance suffisante des prescriptions de la convention ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internationaux pertinents ;**⁵⁸⁷ **et il a les compétences nécessaires dans les domaines pertinents de la convention et une connaissance appropriée de l'exploitation des navires, y compris les conditions minimales exigées des gens de mer pour travailler à bord d'un navire, les conditions d'emploi, le logement et les loisirs, l'alimentation et le service de table, la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale ;**⁵⁸⁸
 - b) **sa taille, sa structure, son expérience et ses moyens correspondent au type et à la portée de l'habilitation ;**⁵⁸⁹ *l'organisme demandant à être reconnu doit démontrer qu'il a la compétence et la capacité nécessaires, sur les plans technique et administratif et en matière de gestion, pour assurer la prestation d'un service de qualité dans les délais prescrits ;*⁵⁹⁰ *à cet égard, l'autorité compétente doit vérifier qu'il :*⁵⁹¹
 - i) *est doté de manière adéquate en personnels technique, de gestion et d'appui ;*⁵⁹²
 - ii) *dispose d'un personnel professionnel qualifié pour assurer les services requis, dont la répartition géographique représente une couverture adéquate ;*⁵⁹³
 - iii) *a démontré qu'il est capable de fournir des services de qualité dans les délais prescrits ;*⁵⁹⁴
 - iv) *est indépendant et responsable ;*⁵⁹⁵
 - c) **a la capacité d'entretenir et réactualiser les compétences de son personnel ;**⁵⁹⁶ *un système assurant la mise à jour en temps utile des connaissances et compétences des inspecteurs doit être élaboré par les organismes reconnus.*⁵⁹⁷
3. **L'autorité compétente doit conclure un accord écrit avec tout organisme qu'elle reconnaît aux fins de son habilitation. Cet accord doit notamment porter sur les aspects suivants :**⁵⁹⁸
 - a) *champ d'application ;*⁵⁹⁹
 - b) *objet ;*⁶⁰⁰
 - c) *conditions générales ;*⁶⁰¹
 - d) *exécution des fonctions visées par l'habilitation ;*⁶⁰²
 - e) *base juridique des fonctions visées par l'habilitation ;*⁶⁰³
 - f) *communication de rapports à l'autorité compétente ;*⁶⁰⁴

⁵⁸⁵ Règle 5.1.1, paragr. 3.⁵⁸⁶ Norme A5.1.2, paragr. 1.⁵⁸⁷ Norme A5.1.2, paragr. 1 c).⁵⁸⁸ Norme A5.1.2, paragr. 1 a).⁵⁸⁹ Norme A5.1.2, paragr. 1 d).⁵⁹⁰ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 1.⁵⁹¹ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 2.⁵⁹² Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 2 a).⁵⁹³ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 2 b).⁵⁹⁴ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 2 c).⁵⁹⁵ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 2 d).⁵⁹⁶ Norme A5.1.2, paragr. 1 b).⁵⁹⁷ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 4.⁵⁹⁸ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 3.⁵⁹⁹ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 3 a).⁶⁰⁰ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 3 b).⁶⁰¹ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 3 c).⁶⁰² Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 3 d).⁶⁰³ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 3 e).⁶⁰⁴ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 3 f).

- g) *notification de l'habilitation par l'autorité compétente à l'organisme reconnu* ;⁶⁰⁵
- h) *contrôle par l'autorité compétente des activités déléguées à l'organisme reconnu*.⁶⁰⁶
4. **Toute habilitation accordée pour effectuer des inspections doit autoriser l'organisme reconnu au minimum à prescrire la correction de lacunes qu'il aura constatées dans les conditions de travail et de vie des gens de mer et à effectuer des inspections dans ce domaine si l'État du port le lui demande.**⁶⁰⁷
5. *les organismes reconnus doivent conserver une trace écrite des missions qu'ils ont assurées, de manière à être en mesure de démontrer que les normes prescrites dans les domaines couverts par leurs attributions sont satisfaites.*⁶⁰⁸
6. L'autorité compétente doit **établir** :⁶⁰⁹
- a) **un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, incluant des informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux pertinents** ;⁶¹⁰
- b) **les procédures selon lesquelles elle communique avec ces organismes et supervise leur action**⁶¹¹ ; *ces procédures doivent tenir dûment compte des Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.*⁶¹²
7. L'autorité compétente doit prendre les dispositions appropriées pour promouvoir une coopération efficace entre les institutions publiques et les autres organismes s'occupant des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.⁶¹³
8. L'autorité compétente **fournit au Bureau international du Travail la liste des organismes reconnus qu'elle a habilités à agir en son nom et doit tenir cette liste à jour. La liste doit indiquer les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assurer.**⁶¹⁴

⁶⁰⁵ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 3 g).

⁶⁰⁶ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 3 h).

⁶⁰⁷ Norme A5.1.2, paragr. 2.

⁶⁰⁸ Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 5.

⁶⁰⁹ Norme A5.1.2, paragr. 3.

⁶¹⁰ Norme A5.1.2, paragr. 3 a).

⁶¹¹ Norme A5.1.2, paragr. 3 b).

⁶¹² Principe directeur B5. 1. 2, paragr. 6.

⁶¹³ Principe directeur B5. 1. 1, paragr. 1.

⁶¹⁴ Norme A5.1.2, paragr. 4.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Règle 5.1 – Responsabilités de l'État du pavillon

Règle 5.1.3 ; norme du code A5.1.3 ; principe directeur B5.1.3

Commentaire

Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

Comme expliqué antérieurement, dans le commentaire relatif à la règle 5.1.1, il incombe à l'État du pavillon de mettre en place un système propre à l'inspection de tous les navires, système devant inclure la procédure de certification de conformité avec les dispositions nationales mettant en œuvre la MLC, 2006 pour les navires assujettis à une telle procédure. Comme noté également dans le commentaire général d'introduction sur les prescriptions du titre 5 abordées dans les sections 5.1 à 5.3 du présent modèle de dispositions, des éléments d'orientation détaillés sur les aspects plus pratiques de la mise en œuvre ont été adoptés par une réunion internationale tripartite d'experts qui s'est tenue au BIT en 2008. En fait, la plupart des États du pavillon sont déjà dotés d'un système d'inspection des navires et de certification de leur conformité par rapport à d'autres conventions maritimes, en particulier celles de l'OMI. Les prescriptions de la MLC, 2006 ont été conçues de manière à coïncider, autant que possible, avec les systèmes existants d'inspection et de certification des navires. La règle 5.1.3 et le code abordent la question de la certification des navires dans le détail, et notamment celle de la détermination des navires assujettis à cette procédure. Cependant, les dispositions de la règle 5.1.4 et du code se rapportant, d'une manière générale, à l'inspection des navires s'appliquent également. La MLC, 2006 propose, dans son appendice A5-II, un modèle pour les formules de documents que les pays doivent adopter. Le présent modèle de dispositions suggère l'utilisation des listes subsidiaires lorsque ces documents nationaux, déjà établis, peuvent être inclus. Ces documents doivent émaner de l'autorité compétente ou d'un organisme reconnu, si celui-ci est habilité, et doivent être consultables à bord des navires battant le pavillon du pays dès lors que ces navires ont une jauge égale ou supérieure à 500 et effectuent des voyages internationaux ou opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays. Ces documents peuvent également être demandés par un armateur pour d'autres navires (par exemple, pour des navires d'une jauge inférieure à 500 ou navigant seulement dans les zones nationales). Un certificat (MLC) du travail maritime, complété d'une déclaration de conformité du travail maritime (DCTM, parties I et II), est réputé attester jusqu'à preuve du contraire que le navire a été dûment inspecté par l'autorité compétente de l'État du pavillon et que les prescriptions de la convention ayant trait aux conditions de travail et de vie des gens de mer sont satisfaites dans la mesure de ce qui est ainsi attesté. Comme expliqué précédemment, la MLC, 2006 ne spécifie pas les formes juridiques que doit revêtir le système devant être mis en place en vertu du titre 5 ; toutefois, le libellé de la MLC, 2006, notamment les termes « doit » et « devra », conjugués à la nature même de l'inspection et de la certification du travail maritime, montre suffisamment qu'il doit s'agir de dispositions revêtant un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. Les principales prescriptions devant ainsi trouver leur expression sont les suivantes :

- Un certificat de travail maritime en cours de validité, accompagné de la déclaration de conformité correspondante, en deux parties doit avoir été délivré pour tout navire dès lors que sa jauge brute est égale ou supérieure à 500 et qu'il est affecté à une navigation internationale ou qu'il opère à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays (ou pour les navires d'une jauge brute inférieure à 500 ou n'effectuant qu'une navigation dans les eaux nationales, si l'armateur le demande) ;
- Le certificat de travail maritime doit attester que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire ont été inspectées et qu'elles satisfont aux prescriptions de la législation du pays ou à d'autres dispositions propres à mettre en œuvre la convention. Excepté le cas d'un certificat de travail maritime provisoire, une déclaration de conformité du travail maritime doit être jointe au certificat. La partie I de la déclaration, qui doit être établie par l'autorité compétente, précise ce qui est exigé au niveau national pour 14 aspects énumérés à l'annexe A-I de la MLC, 2006 ; la partie II, qui doit être établie par l'armateur est certifiée par l'autorité compétente ou l'organisme habilité par elle, identifie les mesures prises pour assurer la continuité du respect de ces prescriptions nationales ;
- La délivrance d'un certificat de travail maritime doit donner lieu à des contrôles et le certificat doit cesser d'être valide ou être retiré dans des circonstances prescrites.

5. 1. 3 Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1. La présente section s'applique à **tout navire** battant le pavillon de [insérer le nom du pays]⁶¹⁵ :
 - a) **d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, effectuant des voyages internationaux** ;⁶¹⁶
 - b) **d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, battant le pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un pays autre que** [insérer le nom du pays].⁶¹⁷
 - c) **aux fins de ces paragraphes, « voyage international » désigne un voyage d'un pays à un port d'un autre pays.**⁶¹⁸
2. La présente section s'applique également à l'égard de tout navire qui n'est pas couvert par l'alinéa a) ou b) du paragraphe 1 ci-dessus si l'armateur a demandé à l'autorité compétente qu'il en soit ainsi.⁶¹⁹
3. **Tout navire à l'égard duquel la présente section s'applique doit être en possession d'un certificat de travail maritime en cours de validité, délivré par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet**, qui doit remplir le formulaire de certificat figurant dans [la rubrique annexe VII ci-après⁶²⁰] puis le revêtir de sa signature et de son sceau ou cachet.⁶²¹
4. **Une déclaration de conformité du travail maritime doit être jointe au certificat de travail maritime.** La déclaration comprend deux parties :
 - a) **la partie I** résume, conformément au paragraphe 10 a) de la norme A 5. 1. 3 de la convention, **les prescriptions de la législation de** [insérer le nom du pays] **ou des autres dispositions faisant porter effet aux prescriptions de la convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires ; elle est établie par l'autorité compétente**⁶²² à partir du formulaire figurant dans [la rubrique annexe VII ci-après] ;⁶²³
 - b) **la partie II précise les mesures adoptées par l'armateur pour assurer une conformité constante avec les prescriptions nationales à bord du navire ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue**⁶²⁴ ; elle doit être établie par l'armateur à partir du formulaire figurant dans [la rubrique annexe IX ci-après]⁶²⁵ puis certifiée par l'autorité compétente ou l'organisme reconnu par celle-ci, **dûment habilité à cet effet**⁶²⁶. Les prescriptions applicables sont les suivantes :
 - i) *les mesures, établies par l'armateur, doivent notamment indiquer en quelles occasions sera vérifiée la continuité de la conformité avec certaines prescriptions nationales, les personnes devant procéder à la vérification, la trace écrite devant être conservée ainsi que les procédures à suivre en cas de constatation d'un défaut de conformité ;*
 - ii) *la partie II peut revêtir des formes diverses et peut faire référence à des documents d'ordre plus général relatifs aux politiques et procédures concernant d'autres aspects du secteur maritime, comme les documents requis par le Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM) ou les informations requises en application de la règle 5 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS, relatif à la fiche synoptique continue des navires ;*⁶²⁷
 - iii) *les mesures visant à assurer la continuité de la conformité doivent inclure les prescriptions internationales de portée générale selon lesquelles l'armateur et le capitaine doivent se tenir informés des avancées techniques et*

⁶¹⁵ Règle 5.1.3, paragr. 1.

⁶¹⁶ Règle 5.1.3, paragr. 1 a).

⁶¹⁷ Règle 5.1.3, paragr. 1 b).

⁶¹⁸ Règle 5.1.3, paragr. 1.

⁶¹⁹ Règle 5.1.3, paragr. 2.

⁶²⁰ Règle 5.1.3, paragr. 5 ; norme A5.1.3, paragr. 9.

⁶²¹ Règle 5.1.3, paragr. 3 ; règle 5.1.4, paragr. 1 et 2 ; annexe A5-II.

⁶²² Règle 5.1.3, paragr. 4 ; norme A5.1.3, paragr. 10 a). *L'énoncé des prescriptions nationales de la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime doit inclure la référence des dispositions législatives ayant trait aux conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacun des aspects visés à l'annexe A5-I de la MLC, 2006. Lorsque la législation nationale suit étroitement les prescriptions de la MLC, 2006, un simple renvoi peut suffire. Lorsqu'une disposition de la convention est appliquée par équivalence dans l'ensemble, comme prévu à l'article VI, paragraphe 3, cette disposition doit être identifiée et une explication concise doit être donnée. Lorsqu'une exemption recommandée est accordée par l'autorité compétente conformément au titre 3 de la MLC, 2006, la ou les dispositions concernées doivent être clairement indiquées. Principe directeur B5.1.3. La déclaration de conformité du travail maritime doit être rédigée dans des termes clairs de manière à éviter toutes les personnes concernées, tels que les inspecteurs de l'État du pavillon, les agents de l'organisme habilité de l'État du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions sont satisfaites. Principe directeur B5.1.3, paragr. 4.*

⁶²³ Règle 5.1.3, paragr. 5 ; norme A5.1.3, paragr. 9.

⁶²⁴ Règle 5.1.3, paragr. 4 ; norme A5.1.3, paragr. 10 b).

⁶²⁵ Règle 5.1.3, paragr. 5 ; norme A5.1.3, paragr. 9.

⁶²⁶ Norme A5.1.3, paragr. 10.

⁶²⁷ Principe directeur B5.1.3, paragr. 2.

*scientifiques les plus récentes ayant une incidence sur la conception des lieux de travail, compte tenu des dangers inhérents au travail des gens de mer, et d'en informer en conséquence les représentants des gens de mer.*⁶²⁸

5. **Le certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime, atteste, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'État du pavillon et que les prescriptions de la convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer sont satisfaites dans la mesure ainsi attestée.**⁶²⁹
6. Le certificat de travail maritime ne peut être délivré que **lorsque l'autorité compétente du Membre ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet a vérifié par une inspection**, comme prévu à la [section 5.1.4 ci-après] **que le navire respecte les normes de la présente** [insérer le nom de l'instrument].⁶³⁰
7. **Le certificat de travail maritime est délivré pour une durée n'excédant pas cinq ans** [ou toute période plus courte jugée appropriée par l'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet dans un cas particulier].⁶³¹
8. **La validité du certificat de travail maritime est soumise à la condition d'une inspection intermédiaire de l'autorité compétente ou d'un organisme reconnu dûment habilité à cet effet constatant la continuité de la conformité. Si une seule inspection intermédiaire est effectuée alors que le certificat a une durée de validité de cinq ans, cette inspection doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat. La date anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime. L'inspection intermédiaire doit être tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat. Le certificat sera visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable.**⁶³²
9. Le certificat de travail maritime peut être renouvelé à la condition qu'une nouvelle inspection a été menée conformément au paragraphe 6 **ci-dessus de manière à vérifier que les normes de la présente** [insérer le nom de l'instrument]⁶³³ **continuent d'être satisfaites. 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 est 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 en cours.**⁶³⁴ **Lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.**⁶³⁵
10. **Le certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire :**⁶³⁶
 - a) **aux nouveaux navires, à la livraison ;**⁶³⁷
 - b) **lorsqu'un navire change de pavillon ;**⁶³⁸
 - c) **lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.**⁶³⁹
11. **Un certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas six mois par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet**⁶⁴⁰, **une fois qu'il a été établi que :**⁶⁴¹
 - a) **le navire a été inspecté dans la mesure de ce qui est raisonnable et possible pour les questions couvertes sous les 14 éléments visés dans la déclaration de conformité du travail maritime, et vérification faite des éléments visés aux alinéas b), c) et d) du présent paragraphe ;**⁶⁴²

⁶²⁸ Principe directeur B5.1.3, paragr. 3.

⁶²⁹ Règle 5.1.1, paragr. 4.

⁶³⁰ Règle 5.1.3, paragr. 6.

⁶³¹ Norme A5.1.3, paragr. 1.

⁶³² Norme A5.1.3, paragr. 2.

⁶³³ Règle 5.1.3, paragr. 6.

⁶³⁴ Norme A5.1.3, paragr. 3.

⁶³⁵ Norme A5.1.3, paragr. 4.

⁶³⁶ Norme A5.1.3, paragr. 5.

⁶³⁷ Norme A5.1.3, paragr. 5 a).

⁶³⁸ Norme A5.1.3, paragr. 5 b). Le principe directeur B5.1.3, paragr. 6 est ainsi conçu : Lorsqu'un navire change de pavillon comme indiqué au paragraphe 14 c) de la norme A5.1.3 et que les deux Etats concernés ont ratifié la présente convention, l'État dont le navire était autorisé à battre pavillon précédemment devrait, dans les meilleurs délais, communiquer à l'autorité compétente de l'autre Membre copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime conservés à bord du navire avant le changement de pavillon et, le cas échéant, copie des rapports d'inspection pertinents si l'autorité compétente en fait la demande dans les trois mois suivant la date du changement du pavillon.

⁶³⁹ Norme A5.1.3, paragr. 5 c).

⁶⁴⁰ Norme A5.1.3, paragr. 6.

⁶⁴¹ Norme A5.1.3, paragr. 7.

⁶⁴² Norme A5.1.3, paragr. 7 a).

- b) l'armateur a démontré 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 présente [insérer le nom de l'instrument] ;⁶⁴³
- c) le capitaine connaît les prescriptions de la présente [insérer le nom de l'instrument] et ses responsabilités concernant leur mise en œuvre ;⁶⁴⁴
- d) les informations pertinentes ont été communiquées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime⁶⁴⁵.
12. La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au paragraphe 6 ci-dessus. Aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.⁶⁴⁶
13. Il est conservé une trace écrite des résultats de toutes inspections ou autres vérifications concernant le navire effectuées par la suite, de même que de toutes lacunes importantes relevées au cours de ces vérifications et de la date à laquelle il a été constaté qu'il y a été remédié. Ces informations, accompagnées d'une traduction en anglais lorsqu'elles n'ont pas été consignées dans cette langue, sont soit transcrites sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'État du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens.⁶⁴⁷
14. Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, et leur traduction en anglais lorsque l'original n'est pas établi dans cette langue, doit être conservé à bord et une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Copie de ces documents est communiquée aux gens de mer, inspecteurs de l'État du pavillon, fonctionnaires autorisés de l'État du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande.⁶⁴⁸
15. La traduction en anglais mentionnée aux paragraphes 13 et 14 n'est pas obligatoire pour un navire n'effectuant pas une navigation internationale.⁶⁴⁹
16. Un certificat de travail maritime, y compris, le cas échéant, un certificat provisoire, perd sa validité si :⁶⁵⁰
- les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés au paragraphe 9 ci-dessus ;⁶⁵¹
 - le certificat n'est pas visé conformément au paragraphe 8 ;⁶⁵²
 - il y a changement du pavillon du navire ;⁶⁵³
 - un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire ;⁶⁵⁴
 - des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés à [la section 3.1 ci-avant].⁶⁵⁵
17. Dans le cas mentionné au paragraphe 16 c), d) ou e), le nouveau certificat n'est délivré que si l'autorité compétente ou l'organisme reconnu qui le délivre a pu s'assurer pleinement que le navire est conforme aux prescriptions ci-dessus.⁶⁵⁶
18. Le certificat de travail maritime est retiré par l'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet s'il est avéré que le navire ne satisfait pas aux prescriptions de la présente [insérer le nom de l'instrument] et qu'aucune mesure corrective prescrite n'a été prise.⁶⁵⁷
19. Pour décider s'il y a lieu de retirer le certificat de travail maritime comme le prévoit le paragraphe 18, l'autorité compétente ou l'organisme habilité se fonde sur la gravité ou la fréquence des manquements.⁶⁵⁸

⁶⁴³ Norme A5.1.3, paragr. 7 b).

⁶⁴⁴ Norme A5.1.3, paragr. 7 c).

⁶⁴⁵ Norme A5.1.3, paragr. 7 d).

⁶⁴⁶ Norme A5.1.3, paragr. 8.

⁶⁴⁷ Norme A5.1.3, paragr. 11.

⁶⁴⁸ Règle 5.1.3, paragr. 6, norme A5.1.3, paragr. 12.

⁶⁴⁹ Norme A5.1.3, paragr. 13.

⁶⁵⁰ Norme A5.1.3, paragr. 14.

⁶⁵¹ Norme A5.1.3, paragr. 14 a).

⁶⁵² Norme A5.1.3, paragr. 14 b).

⁶⁵³ Norme A5.1.3, paragr. 14 c).

⁶⁵⁴ Norme A5.1.3, paragr. 14 d).

⁶⁵⁵ Norme A5.1.3, paragr. 14 e).

⁶⁵⁶ Norme A5.1.3, paragr. 15.

⁶⁵⁷ Norme A5.1.3, paragr. 16.

⁶⁵⁸ Norme A5.1.3, paragr. 17.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Règle 5.1 Responsabilités de l'État du pavillon

Règle 5.1.4 ; norme du code A5.1.4 et principe directeur B5.1.4

Commentaire

Inspection et mise en application

Comme expliqué précédemment dans le commentaire d'introduction relatif à la règle 5.1, l'État du pavillon est tenu de mettre en place un système d'inspection s'appliquant à tous les navires et incluant la certification des navires dont la conformité aux normes nationales donnant application à la MLC, 2006 doit être certifiée. Comme noté également dans le commentaire général d'introduction relatif aux prescriptions du titre 5, des éléments d'orientation détaillés sur les aspects plus pratiques de la mise en œuvre ont été adoptés par une réunion internationale tripartite d'experts qui s'est tenue au BIT en 2008.

En fait, la plupart des États du pavillon sont déjà dotés d'un système d'inspection des navires et de certification de leur conformité à d'autres conventions maritimes, en particulier celles de l'OMI. Les prescriptions de la règle 5.1.4 et du code complètent les indications détaillées de la règle 5.1.3 concernant la certification. Cependant, cette règle est plutôt centrée sur le système d'inspection, d'une manière générale, et elle s'applique à l'égard de tous les navires sur lesquels l'État du pavillon a juridiction, y compris ceux qui n'ont pas besoin de certification. Comme observé dans le commentaire relatif à la section 5.1.2 du présent modèle de dispositions, dès lors qu'il est habilité par l'État du pavillon, l'organisme compétent peut exercer la plupart des prérogatives de celui-ci en matière d'inspection et doit se voir conférer l'autorité légale d'un inspecteur de l'État du pavillon. Comme expliqué précédemment dans le commentaire d'introduction, la MLC, 2006 ne spécifie pas la forme juridique que doit revêtir le système devant être mis en place en vertu du titre 5 mais, de par leur nature, l'inspection et la certification exigent qu'il s'agisse d'un système ayant un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. Les principales prescriptions à satisfaire sont les suivantes :

- Aux fins de la certification, les navires doivent être inspectés à des intervalles prescrits (déterminés plus haut à la section 5.1.3 du présent modèle de dispositions) ne pouvant être supérieurs à trois ans ;
- Des règles adéquates doivent être adoptées pour assurer que les inspecteurs ont les qualifications, la compétence, les attributions, les instructions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires pour effectuer efficacement les inspections ;
- En cas de plainte ou s'il est question de manquements graves, les faits doivent être établis et tous manquements avérés doivent être corrigés ;
- Dans les cas graves, les inspecteurs (y compris ceux des organismes habilités pour cela) doivent avoir le pouvoir d'interdire que le navire quitte le port tant que les mesures nécessaires n'ont pas été prises ;
- Les inspecteurs doivent remettre après chaque inspection un rapport à l'autorité compétente, qui doit conserver la trace écrite des inspections et publier un rapport annuel.

Section 5.1.4 Inspection et mise en application

1. L'autorité compétente **dispose d'un système d'inspection des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon de** [insérer le nom du pays], **notamment pour vérifier que les mesures relatives aux conditions de travail et de vie énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, lorsqu'elles sont applicables, sont observées.**⁶⁵⁹
2. *L'autorité compétente doit élaborer une politique de conformité et de mise en application propre à orienter les activités d'inspection et de mise en application relatives à la présente* [insérer le nom de l'instrument] *et garantir leur cohérence. Cette politique doit être portée à la connaissance de tous les inspecteurs et autres personnes investies d'une autorité légale concernées, du public, des armateurs et des gens de mer.*⁶⁶⁰
4. **Les inspections doivent être effectuées, lorsqu'il y a lieu, à des intervalles conformes aux prescriptions de la section 5.1.3 ci-avant. Ces intervalles ne doivent en aucun cas excéder trois ans.**⁶⁶¹ **Les inspections des logements des gens de mer doivent avoir lieu :**⁶⁶²
 - a) **lors de la première immatriculation ou d'une nouvelle immatriculation du navire ;**⁶⁶³
 - b) **en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.**⁶⁶⁴
4. **Si l'autorité compétente reçoit une plainte qui n'apparaît pas manifestement infondée ou si elle acquiert la preuve qu'un navire battant le pavillon de** [insérer le nom du pays] **ne se conforme pas aux prescriptions de la présente** [insérer le nom de l'instrument] **ou présente de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, elle prend les dispositions nécessaires pour qu'une enquête établisse les faits et s'assure que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.**⁶⁶⁵
5. *L'autorité compétente instaure des procédures simples permettant de saisir confidentiellement de toute information relative à des infractions possibles à la présente* [insérer le nom de l'instrument] *communiquée par des gens de mer, directement ou par l'intermédiaire de leurs représentants, et de confier à des inspecteurs le soin d'enquêter sans délai, notamment :*⁶⁶⁶
 - a) *en habilitant le capitaine, les gens de mer ou les représentants de ces derniers à demander une inspection lorsqu'ils le jugent nécessaire ;*⁶⁶⁷
 - b) *en fournissant aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées des informations et des conseils techniques sur les moyens les plus efficaces de donner effet aux prescriptions de la présente* [insérer le nom de l'instrument] *et d'œuvrer à une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord des navires.*⁶⁶⁸
6. **L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés**⁶⁶⁹ **en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en application du paragraphe 1 ci-dessus.**⁶⁷⁰
7. **L'autorité compétente adopte des règles propres à garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service qui les rendent indépendants de tout changement de gouvernement et les protègent de toute influence extérieure indue, et en assure l'application effective.**⁶⁷¹
8. **Les inspecteurs ne doivent pas assumer de tâches qui, en raison de leur nature ou leur nombre, nuiraient à une inspection efficace ou altèreraient de quelque manière que ce soit leur autorité ou leur impartialité dans leurs rapports avec les armateurs, les gens de mer ou toute autre partie intéressée. Les inspecteurs doivent notamment :**⁶⁷²

⁶⁵⁹ Norme A5.1.4, paragr. 1.⁶⁶⁰ Principe directeur B5.1.4, paragr. 2.⁶⁶¹ Norme A5.1.4, paragr. 4.⁶⁶² Norme A3.1., paragr. 3.⁶⁶³ Norme A3.1., paragr. 3 a).⁶⁶⁴ Norme A3.1., paragr. 3 b).⁶⁶⁵ Norme A5.1.4, paragr. 5.⁶⁶⁶ Principe directeur B5.1.4, paragr. 3.⁶⁶⁷ Principe directeur B5.1.4, paragr. 3 a).⁶⁶⁸ Principe directeur B5.1.4, paragr. 3 b).⁶⁶⁹ Norme A5.1.4., paragr. 3. Les inspecteurs doivent avoir les qualifications, la compétence, les attributions, les instructions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires pour effectuer les inspections et vérifier la conformité visée au paragraphe 1 de la norme A5.1.4 de la MLC, 2006.⁶⁷⁰ Norme A5.1.4, paragr. 2.⁶⁷¹ Norme A5.1.4, paragr. 6.⁶⁷² Norme A5.1.4, paragr. 11.

- a) **avoir l'interdiction d'avoir un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans toute entreprise qu'ils sont appelés à contrôler** ;⁶⁷³
- b) **être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé d'exercer, les secrets commerciaux, procédés d'exploitation confidentiels ou renseignements de caractère personnel dont ils ont eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.**⁶⁷⁴
9. *L'autorité compétente doit disposer des ressources nécessaires pour pouvoir remplir ses fonctions. En particulier :*⁶⁷⁵
- a) *les inspecteurs doivent pouvoir faire appel, en tant que de besoin, à des experts techniques et des spécialistes dûment qualifiés ;*⁶⁷⁶
- b) *les inspecteurs doivent disposer de locaux commodément situés et d'équipements et de moyens de transport adéquats pour pouvoir s'acquitter de leurs tâches de manière efficace.*⁶⁷⁷
10. *Les inspecteurs doivent avoir acquis des qualifications et une formation suffisantes pour exercer leurs fonctions. Autant que possible, ils doivent avoir une formation maritime ou une expérience de marin et une connaissance suffisante des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi que de la langue anglaise⁶⁷⁸ et ils doivent être pleinement formés et suffisamment nombreux pour pouvoir s'acquitter efficacement de leurs tâches compte dûment tenu des éléments suivants :*⁶⁷⁹
- 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 ;*⁶⁸⁰
- b) *les ressources à leur disposition ;*⁶⁸¹
- c) *les conditions pratiques dans lesquelles les inspections doivent être menées pour être efficaces.*⁶⁸²
11. **Les inspecteurs, munis des pouvoirs appropriés⁶⁸³ et agissant conformément à la politique nationale** visée au paragraphe 2 ci-dessus, **sont habilités à :**⁶⁸⁴
- a) **monter à bord des navires⁶⁸⁵ battant le pavillon du [insérer le nom du pays] librement et à l'improviste ; cependant, au moment où ils commencent à procéder à l'inspection du navire ils doivent aviser de leur présence le capitaine ou la personne assumant le commandement et, s'il y a lieu, les gens de mer ou leurs représentants ;**⁶⁸⁶
- b) **procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils peuvent estimer nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées⁶⁸⁷, notamment à :**⁶⁸⁸
- i) *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 de la législation, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé ;*⁶⁸⁹
- ii) *se faire présenter tous livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou tous éléments d'information ayant un lien direct avec l'objet de l'inspection afin de vérifier que la législation est respectée ;*⁶⁹⁰
- iii) *faire respecter l'obligation d'affichage des avis soumis à cette obligation ;*⁶⁹¹

⁶⁷³ Norme A5.1.4, paragr. 11 a).

⁶⁷⁴ Norme A5.1.4, paragr. 11 b).

⁶⁷⁵ Principe directeur B5.1.4, paragr. 1.

⁶⁷⁶ Principe directeur B5.1.4, paragr. 1 a).

⁶⁷⁷ Principe directeur B5.1.4, paragr. 1 b).

⁶⁷⁸ Principe directeur B5.1.4, paragr. 5.

⁶⁷⁹ Principe directeur B5.1.4, paragr. 4.

⁶⁸⁰ Principe directeur B5.1.4, paragr. 4 a).

⁶⁸¹ Principe directeur B5.1.4, paragr. 4 b).

⁶⁸² Principe directeur B5.1.4, paragr. 4 c).

⁶⁸³ Principe directeur B5.1.4, paragr. 8.

⁶⁸⁴ Norme A5.1.4, paragr. 7.

⁶⁸⁵ Norme A5.1.4, paragr. 7 a).

⁶⁸⁶ Principe directeur B5.1.4, paragr. 8 a).

⁶⁸⁷ Norme A5.1.4, paragr. 7 b).

⁶⁸⁸ Principe directeur B5.1.4, paragr. 8.

⁶⁸⁹ Principe directeur B5.1.4, paragr. 8 b).

⁶⁹⁰ Principe directeur B5.1.4, paragr. 8 c).

⁶⁹¹ Principe directeur B5.1.4, paragr. 8 d).

- iv) *prélever et emporter aux fins d'analyse des échantillons de produits, marchandises, eau potable, vivres, matières et substances utilisés ou manipulés ;⁶⁹² lorsqu'un échantillon est prélevé ou emporté, l'armateur ou son représentant et, s'il y a lieu, un marin doivent assister au prélèvement ou en être avisés et la quantité du prélèvement doit être dûment consignée par l'inspecteur ;⁶⁹³*
- c) **exiger qu'il soit remédié à tout manquement et interdire l'appareillage du navire tant que les mesures nécessaires n'ont pas été prises, lorsqu'ils sont fondés à croire que ce manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente [insérer le nom de l'instrument], ou représente un danger grave pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.⁶⁹⁴**
12. *Les inspecteurs devraient également être au minimum habilités à :⁶⁹⁵*
- a) *porter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine à l'issue d'une inspection, les manquements pouvant porter atteinte à la santé et à la sécurité des personnes à bord ;⁶⁹⁶*
- b) *alerter l'autorité compétente et, s'il y a lieu, l'organisme habilité sur tous manquements ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte et les saisir de propositions tendant à l'amélioration de cette législation ;⁶⁹⁷*
- c) *aviser l'autorité compétente de tout accident du travail ou de toute maladie professionnelle affectant des gens de mer selon les procédures et dans les cas prescrits par la législation.⁶⁹⁸*
13. **Les inspecteurs ont toute discrétion pour émettre un conseil plutôt que d'engager ou recommander des poursuites dans le cas où il n'y a ni infraction évidente aux prescriptions de la présente [insérer le nom de l'instrument] de nature à compromettre la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés, ni antécédents d'une infraction similaire.⁶⁹⁹**
14. **Les inspecteurs tiennent confidentielle la source de toute réclamation ou plainte alléguant un danger ou des défauts affectant les conditions de travail et de vie des gens de mer ou la violation de dispositions législatives ou réglementaires, et ils s'abstiennent de révéler à l'armateur ou son représentant ou à l'exploitant du navire que l'inspection fait suite à une telle réclamation ou plainte.⁷⁰⁰**
15. **Les inspecteurs doivent soumettre un rapport à l'autorité compétente pour toute inspection effectuée. Une copie de ce rapport, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, doit être remise au capitaine et une autre affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et, sur demande, communiquée à leurs représentants.⁷⁰¹**
16. **L'autorité compétente conserve une trace écrite des inspections portant sur les conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon du [insérer le nom du pays].⁷⁰²**
17. **L'autorité compétente publie un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable n'excédant pas six mois à compter de la fin de l'année.⁷⁰³ Ce rapport annuel doit inclure :⁷⁰⁴**
- 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 ;⁷⁰⁵*
- b) *des informations détaillées sur l'organisation du système d'inspection ;⁷⁰⁶*
- c) *des statistiques des navires ou autres locaux assujettis à l'inspection et des navires ou autres locaux effectivement inspectés ;⁷⁰⁷*

⁶⁹² Principe directeur B5.1.4, paragr. 8 e).

⁶⁹³ Principe directeur B5.1.4, paragr. 9.

⁶⁹⁴ Norme A5.1.4, paragr. 7 c).

⁶⁹⁵ Principe directeur B5.1.4, paragr. 8. Ces attributions se conçoivent comme un minimum ; elles peuvent être plus étendues.

⁶⁹⁶ Principe directeur B5.1.4, paragr. 8 f).

⁶⁹⁷ Principe directeur B5.1.4, paragr. 8 g).

⁶⁹⁸ Principe directeur B5.1.4, paragr. 8 h).

⁶⁹⁹ Norme A5.1.4, paragr. 9.

⁷⁰⁰ Norme A5.1.4, paragr. 10.

⁷⁰¹ Norme A5.1.4, paragr. 12.

⁷⁰² Norme A5.1.4, paragr. 13.

⁷⁰³ Norme A5.1.4, paragr. 13.

⁷⁰⁴ Principe directeur B5.1.4, paragr. 10.

⁷⁰⁵ Principe directeur B5.1.4, paragr. 10 a).

⁷⁰⁶ Principe directeur B5.1.4, paragr. 10 b).

⁷⁰⁷ Principe directeur B5.1.4, paragr. 10 c).

- d) *des statistiques de l'ensemble des gens de mer assujettis à la législation nationale ;*⁷⁰⁸
 - e) *des statistiques et des informations sur les violations de la législation, les sanctions imposées et les cas où des navires ont été immobilisés ;*⁷⁰⁹
 - f) *des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles affectant des gens de mer et ayant fait l'objet d'une déclaration.*⁷¹⁰
18. **Dans le cas d'une enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport est soumis à l'autorité compétente dès que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l'enquête.**⁷¹¹
 19. **Lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises, tout doit être mis en œuvre, dans une mesure raisonnable, pour éviter que le navire soit indûment retenu ou retardé.**⁷¹²
 20. **Des indemnités sont dues conformément à [insérer la référence à la législation nationale applicable ou ces dispositions elles-mêmes] pour toute perte ou tout dommage subi du fait de l'exercice arbitraire des pouvoirs des inspecteurs. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.**⁷¹³
 21. **Les sanctions et autres mesures correctives suivantes[insérer les sanctions] sont prévues en cas d'infraction aux prescriptions de la présente [insérer le nom de l'instrument] et en cas d'entrave à l'action des inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions.**⁷¹⁴
 22. **Toute mesure prise en vertu du paragraphe 11 c) ci-dessus doit être susceptible d'appel devant l'autorité judiciaire ou administrative.**⁷¹⁵

⁷⁰⁸ Principe directeur B5.1.4, paragr. 10 d).

⁷⁰⁹ Principe directeur B5.1.4, paragr. 10 e).

⁷¹⁰ Principe directeur B5.1.4, paragr. 10 f).

⁷¹¹ Norme A5.1.4, paragr. 14.

⁷¹² Norme A5.1.4, paragr. 15.

⁷¹³ Norme A5.1.4, paragr. 16.

⁷¹⁴ Norme A5.1.4, paragr. 17.

⁷¹⁵ Norme A5.1.4, paragr. 8.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Règle 5.1 Responsabilités de l'État du pavillon

Règle 5.1.5 ; norme du code A5.1.5 et principe directeur B5.1.5

Commentaire

Procédures de plainte à bord

Si le titre 5 traite principalement des obligations du gouvernement en matière d'inspection et d'application, le rôle des plaintes émanant de gens de mer dans le signalement des manquements, ainsi que l'obligation de prévoir des procédures permettant à tout marin ou autre partie concernée d'exprimer ses préoccupations dans ce domaine sans crainte de représailles (de harcèlement), constituent l'un des aspects prééminents du système d'application introduit par la MLC, 2006. La section 5.1.4 du présent modèle de dispositions a trait à l'obligation de l'État du pavillon d'être doté d'un système par lequel l'autorité compétente peut être saisie de toute plainte. La règle 5.1.5, quant à elle, exprime l'obligation faite à l'État du pavillon d'assurer qu'une procédure de plainte soit prévue à bord de tout navire, procédure qui a pour but de permettre aux gens de mer de porter plainte à raison de toute violation des prescriptions de la convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale (y compris à raison de toute atteinte aux droits des gens de mer). Le respect de cette obligation rentre dans le champ couvert par l'inspection et la certification du navire (voir sections 5.1.3 et 5.1.4 du présent modèle de dispositions).

La MLC, 2006 veut que la forme sous laquelle cette prescription trouve principalement son expression dans l'ordre juridique interne soit celle de lois ou de règlements. Nonobstant, le principe directeur 5.1.5 recommande que l'autorité compétente établisse un modèle de procédures en étroite consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer. Certains aspects de cette procédure pourraient être subordonnés aux dispositions d'une convention collective applicable, ou pourraient même être en partie mis en œuvre par celle-ci. Cette possibilité découle du fait qu'un contrat d'engagement maritime (voir à ce sujet la section 2.1 du présent modèle de dispositions) peut revêtir la forme d'une convention collective, instrument qui peut incorporer une procédure de plainte contre les manquements. Le modèle de dispositions proposé ci-après dans la section 5.1.5 ne se conçoit pas comme un modèle de procédure, il est plutôt destiné à permettre à l'autorité compétente d'élaborer une telle procédure en tenant compte de divers paramètres. Les prescriptions essentielles de la MLC 2006 dans ce domaine sont les suivantes :

- Des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide des plaintes des gens de mer alléguant le non respect de prescriptions de la présente convention doivent être prévues à bord des navires ;
- un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire doit être fourni à tous les gens de mer ;
- ces procédures doivent tendre à ce que le litige soit réglé au plus bas niveau possible sans pour autant porter atteinte au droit des gens de mer de porter plainte directement auprès du capitaine et auprès des autorités extérieures appropriées ;
- il doit être interdit de soumettre le marin à un harcèlement à raison du fait qu'il a déposé une plainte ;
- Les gens de mer doivent avoir le droit de se faire accompagner ou représenter dans le cadre d'une procédure de plainte.

Section 5.1.5 Procédures de plainte à bord

1. **Des procédures approuvées, équitables, efficaces et rapides, consignées sous une forme appropriée,⁷¹⁶ doivent être prévues à bord des navires, pour connaître des plaintes des gens de mer alléguant des atteintes aux prescriptions de la présente [insérer le nom de l'instrument].⁷¹⁷**
2. **Toute mesure défavorable prise par qui que ce soit à l'encontre d'un marin parce que celui-ci a présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ou calomnieuse,⁷¹⁸ est considérée comme harcèlement et est interdite.⁷¹⁹**
3. **Un document exposant les procédures de plainte approuvées en vigueur à bord du navire doit être fourni par l'armateur à tous les gens de mer employés à bord.⁷²⁰**
4. **Les procédures de plainte approuvées par l'autorité compétente qui sont en vigueur à bord doivent :**
 - a) **tendre à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au plus bas niveau possible, sans pour autant porter atteinte au droit des gens de mer de porter plainte directement auprès du capitaine et, lorsqu'ils l'estiment nécessaire, auprès des autorités extérieures appropriées ;⁷²¹**
 - b) **prévoir inclusivement le droit des gens de mer de se faire accompagner ou représenter dans le cadre de toute procédure de plainte, ainsi que des sauvegardes contre les risques de harcèlement d'un marin à raison du dépôt d'une plainte par celui-ci ;⁷²² et, pour prévenir le harcèlement des gens de mer ayant présenté une plainte, encourager la désignation à bord du navire d'une personne habilitée à conseiller les gens de mer sur les procédures qui leurs sont ouvertes et, sur la demande de l'auteur de la plainte, à assister à tout entretien ou audience se rapportant au litige.⁷²³**
 - c) **inclure les indications nécessaires pour contacter l'autorité compétente de l'État du pavillon et au besoin, celle de l'État dans lequel le marin a sa résidence, ainsi que le nom de la ou des personnes à bord qui peuvent le conseiller de manière impartiale et confidentielle au sujet de cette plainte et autrement l'aider à mettre en action la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'il est à bord.⁷²⁴**
5. *Sous réserve de toutes dispositions pertinentes d'une convention collective applicable, l'autorité compétente doit établir, en consultation étroite avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, un modèle de procédures équitables et rapides de traitement des plaintes à bord des navires, qui seront consignées sous une forme appropriée ;⁷²⁵ les procédures à examiner dans le cadre de telles consultations sont au minimum les suivantes :⁷²⁶*
 - a) *les plaintes doivent être soumises au chef de service du marin qui porte plainte ou à son responsable hiérarchique ;⁷²⁷*
 - b) *le chef de service ou le responsable hiérarchique du marin doit s'efforcer de régler le problème dans un délai prescrit, adapté à la gravité de l'objet du litige ;⁷²⁸*
 - c) *si le chef de service ou le responsable hiérarchique ne parvient pas à régler le litige à la satisfaction du marin, celui-ci peut en référer au capitaine, lequel doit examiner la question lui-même ;⁷²⁹*
 - d) *les gens de mer doivent avoir en tout temps le droit de se faire accompagner et représenter par un autre marin de leur choix à bord du navire concerné ;⁷³⁰*
 - e) *les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu doivent être enregistrées et une copie doit en être remise aux gens de mer concernés ;⁷³¹*

⁷¹⁶ Principe directeur B5.1.5, paragr. 1.

⁷¹⁷ Règle 5.1.5, paragr. 1, norme A5.1.5, paragr. 1.

⁷¹⁸ Norme A5.1.5, paragr. 3.

⁷¹⁹ Règle 5.1.5, paragr. 2.

⁷²⁰ Norme A5.1.5, paragr. 4.

⁷²¹ Norme A5.1.5, paragr. 2.

⁷²² Norme A5.1.5, paragr. 3.

⁷²³ Principe directeur B5.1.5, paragr. 1 b).

⁷²⁴ Norme A5.1.5, paragr. 4.

⁷²⁵ Principe directeur B5.1.5, paragr. 1.

⁷²⁶ Principe directeur B5.1.5, paragr. 2.

⁷²⁷ Principe directeur B5.1.5, paragr. 2 a).

⁷²⁸ Principe directeur B5.1.5, paragr. 2 b).

⁷²⁹ Principe directeur B5.1.5, paragr. 2 c).

⁷³⁰ Principe directeur B5.1.5, paragr. 2 d).

⁷³¹ Principe directeur B5.1.5, paragr. 2 e).

- f) *si le litige objet de la plainte ne peut être réglé à bord, l'armateur, à terre, doit en être saisi, et celui-ci doit disposer d'un délai suffisant pour le régler, en consultation, s'il y a lieu, avec les gens de mer concernés ou toute personne que ceux-ci auront désignée pour les représenter*;⁷³²
 - g) *dans tous les cas, les gens de mer doivent avoir le droit de saisir directement le capitaine, l'armateur et les autorités compétentes de leur plainte.*⁷³³
6. **Tout acte de harcèlement** tel que défini au paragraphe 2 ci-dessus **est puni de** [insérer le montant de l'amende prévue ou la référence, le cas échéant, à la loi pertinente].⁷³⁴
7. **Les dispositions des paragraphes ci-dessus n'affectent aucunement le droit du marin de mettre en action par ailleurs tout moyen de droit qu'il estime approprié.**⁷³⁵

⁷³² Principe directeur B5.1.5, paragr. 2 f).

⁷³³ Principe directeur B5.1.5, paragr. 2 g).

⁷³⁴ Règle 5.1.5, paragr. 2.

⁷³⁵ Règle 5.1.5, paragr. 3.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Règle 5.1 Responsabilités de l'État du pavillon

Règle 5.1.6 ; norme du code A5.1.6 et principe directeur B5.1.6

Commentaire

Accidents maritimes

La MLC, 2006 comporte une règle (la règle 5. 1. 6) qui complète les dispositions existantes concernant l'obligation faite à l'État du pavillon en vertu d'un instrument de l'OMI de diligenter une enquête sur tout accident maritime ayant entraîné des lésions corporelles graves ou la perte d'une vie humaine dans lequel un navire battant son pavillon est en cause. Il est probable que, pour la plupart d'entre elles, ces prescriptions trouvent déjà leur expression dans le droit national ou dans la pratique. Cependant, la MLC, 2006 introduit dans ce domaine un élément supplémentaire, qui a trait à la coopération internationale et à la publication obligatoire, en principe, du rapport d'enquête. La convention ne précise pas les instruments juridiques au moyen desquels il y a lieu de mettre en application cette prescription, qui impartit d'agir à l'autorité compétente de l'État du pavillon, en ce qui concerne l'enquête, et à celle de chaque État, en ce qui concerne la coopération internationale. Néanmoins, il doit s'agir d'un instrument revêtant un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne et qui pose les règles suivantes :

- une enquête officielle doit être ouverte dans le pays concerné pour tout accident maritime ayant entraîné des lésions corporelles graves ou la perte d'une vie humaine dans lequel un navire battant son pavillon est en cause ;
- Le rapport de l'enquête doit normalement être rendu public ;
- Les pays concernés doivent coopérer à l'enquête en cas d'accident grave ayant fait des victimes.

Section 5.1.6 Accidents maritimes

1. L'autorité compétente **doit diligenter une enquête officielle sur tout accident maritime ayant entraîné des lésions corporelles graves ou la perte d'une vie humaine dans lequel un navire battant le pavillon de** [insérer le nom du pays] **est en cause. Le rapport final de cette enquête est en principe rendu public.**⁷³⁶
2. **L'autorité compétente doit coopérer avec celles des autres pays en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents maritimes graves ayant fait des victimes.**⁷³⁷

⁷³⁶ Règle 5.1.6, paragr. 1.

⁷³⁷ Règle 5.1.6, paragr. 2.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Règle 5.2 Responsabilités de l'État du port

Règle 5.2.1 ; norme du code A5.2.1 et principe directeur B5.2.1

Commentaire

Inspections dans le port

Objet : permettre à tout 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

L'article V de la MLC, 2006 établit la responsabilité de tout pays, en sa qualité d'État du port, en matière d'inspection des navires battant pavillon étranger qui font escale dans ses ports. Cette responsabilité, à laquelle on se réfère couramment par les termes « contrôle par l'État du port », a également donné lieu à la conclusion entre plusieurs pays d'un certain nombre de protocoles d'accord régionaux qui ont trait à l'inspection des navires faisant escale dans un port aux fins de la vérification du respect des normes internationales. Avec la MLC, 2006, la responsabilité de l'inspection des navires dans le cadre du contrôle par l'État du port se conçoit de manière assez libérale, puisque les navires « peuvent être inspectés » mais qu'il n'y a aucune obligation (en vertu de l'article V, paragraphe 7) d'assurer que les navires d'un pays qui n'a pas ratifié la MLC, 2006 ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que les navires des pays qui l'ont ratifié ou même que ceux de l'État du port (ce qui serait le cas, par exemple, si les navires étrangers échappaient à toute inspection). Le contrôle par l'État du port est un maillon clé du système réglementaire international conçu pour assurer la constance du respect des prescriptions à bord des navires tant que ceux-ci sont affectés à une navigation internationale, et c'est aussi un important exemple de coopération internationale. Comme les précédentes, les dispositions de la MLC, 2006 touchant à ce domaine ont été conçues de manière à s'adapter autant que possible au système d'inspection déjà en place. Il se peut qu'il existe déjà, dans beaucoup de pays, une législation ou une pratique conçues pour faire porter effet à d'autres conventions maritimes, notamment à la convention de l'OIT n° 147 et qui se réfèrent à certains protocoles d'accord régionaux relatifs au contrôle par l'État du port ou à des conventions de l'OMI. Mais la MLC, 2006 comporte, dans ce domaine, des aspects spécifiques auxquels il convient de prêter attention.

Les dispositions de la règle 5.2.1 et de la norme A5.2.1 n'abordent pas la question de la forme juridique des instruments devant mettre en application ces prescriptions ; cependant, la règle 5.2.1 requiert l'adoption d'un « système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'État du port », et le principe directeur B5.2.1 préconise l'adoption d'une politique de l'inspection. En outre, la forme de mise en œuvre retenue doit être adaptée au système juridique national autorisant l'action des services gouvernementaux ou des fonctionnaires qui en accomplissent la mission. Comme relevé dans le commentaire d'introduction sur le titre 5, des éléments d'orientation détaillés sur les aspects plus pratiques de la mise en œuvre ont été adoptés par une réunion internationale tripartite d'experts qui s'est tenue au BIT en 2008. Les *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la Convention du travail maritime, 2006* ont pour vocation d'aider les gouvernements à la mise en place des systèmes nationaux prévus par la MLC, 2006. Les principales prescriptions devant être satisfaites sont les suivantes :

- tout navire étranger faisant escale dans un port, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, est susceptible d'être inspecté par un fonctionnaire dûment habilité de l'État du port, en application d'un système efficace d'inspection et de suivi par cet État, aux fins de la vérification de la conformité du navire aux prescriptions de la convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire ;
- un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime valides doivent être acceptés comme attestant, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions. En présence d'un certificat et d'une déclaration satisfaisant à cette condition, l'inspection doit se limiter à contrôler ceux-ci ;
- il peut ou il doit être procédé à une inspection plus approfondie lorsqu'il y a lieu de croire ou qu'il est allégué que les conditions de travail et de vie à bord constituent un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou lorsque le fonctionnaire habilité a des raisons de croire que le manquement, quel qu'il soit, constitue une atteinte grave aux prescriptions de la convention ;
- les procédures prescrites, pouvant aller jusqu'à l'immobilisation du navire tant que la situation n'a pas été corrigée ou qu'un plan d'action à cette fin n'a pas été accepté par les personnes habilitées, doivent être suivies lorsque des déficiences ou des faits de non-conformité sont découverts ;
- en principe, sauf le cas où elle fait suite à une plainte, l'inspection plus approfondie doit porter sur les 14 domaines couverts par le contrôle de l'État du port visés à l'annexe A5-III de la convention ;
- tout doit être mis en œuvre, dans la mesure possible, pour éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé, et une indemnisation sera due au titre de toute perte ou de tout préjudice subi lorsqu'il sera avéré que le navire a été ainsi indûment immobilisé ou retardé.

Section 5.2 Responsabilités de l'État du port

5.2.1. Inspections dans le port

1. **Tout navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans un port de [insérer le nom du pays] est susceptible d'être inspecté, par des fonctionnaires habilités⁷³⁸, aux fins de la vérification de sa conformité aux prescriptions de la convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer (y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer).**⁷³⁹
2. **Un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime valides sont acceptés comme attestant, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la convention (y compris celles relatives aux droits des gens de mer). En conséquence, sauf dans les cas précisés ci-après au paragraphe 4, en présence d'un certificat et d'une déclaration satisfaisant à cette condition, l'inspection est limitée à contrôler ceux-ci.**⁷⁴⁰
3. **L'autorité compétente instaure un système efficace d'inspection et de suivi par l'État du port⁷⁴¹ afin de contribuer à assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires étrangers faisant escale dans un port de [insérer le nom du pays] satisfont aux prescriptions de la convention (y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer).**⁷⁴² *En particulier, l'autorité compétente élabore une politique d'inspection à l'intention des fonctionnaires habilités à procéder aux inspections visées au paragraphe 1. L'objectif de cette politique doit être d'assurer la cohérence de l'action d'inspection et de mise en application des prescriptions de la convention (y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer) ou, d'une autre manière, de la guider, et de fournir aux fonctionnaires habilités des indications concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire selon ce que prévoit le paragraphe 9 ci-après.*⁷⁴³ *L'énoncé de cette politique doit être communiqué à tous les fonctionnaires habilités et être accessible aux armateurs, aux gens de mer et au public.*⁷⁴⁴
4. **Lorsque le fonctionnaire habilité, étant monté à bord pour effectuer une inspection et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, constate que :**⁷⁴⁵
 - a) **les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la convention ou ne sont pas valables pour une autre raison ; ou**⁷⁴⁶
 - 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**⁷⁴⁷
 - c) **il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention ; ou**⁷⁴⁸
 - d) **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 ;**⁷⁴⁹

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 les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de

⁷³⁸ Règle 5.2.1, paragr. 3.

⁷³⁹ Règle 5.2.1, paragr. 1.

⁷⁴⁰ Règle 5.2.1, paragr. 2.

⁷⁴¹ Des informations sur ce système, y compris sur la méthode suivie pour évaluer son efficacité, devront être incluses dans les rapports que le pays est tenu de soumettre au Bureau international du travail en application de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du travail. Règle 5.2.1, paragr. 5.

⁷⁴² Règle 5.2.1, paragr. 4.

⁷⁴³ Norme A5.1.2, paragr. 7. Aux fins de l'élaboration d'une politique relative aux circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire, l'autorité compétente devrait tenir compte que la gravité de la violation peut être due à la nature du manquement en question. Cela s'applique particulièrement aux cas de violation des droits et principes fondamentaux ou des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer tels qu'établis par les articles III et IV de la MLC, 2006. Par exemple, l'emploi d'une personne d'un âge inférieur à l'âge prescrit devrait être considéré comme une infraction grave, même si cela ne concerne qu'une seule personne à bord. Dans d'autres cas, le nombre de manquements différents constatés au cours d'une inspection donnée devrait être pris en compte : par exemple, il faudrait éventuellement plusieurs manquements concernant le logement ou l'alimentation et le service de table qui ne menacent pas la sécurité ou la santé pour que cela soit considéré comme constitutif d'une infraction grave. Principe directeur B5.2.1, paragr. 2.

⁷⁴⁴ Principe directeur B5.2.1, paragr. 1.

⁷⁴⁵ Norme A5.1.2, paragr. 1.

⁷⁴⁶ Norme A5.1.2, paragr. 1 a).

⁷⁴⁷ Norme A5.1.2, paragr. 1 b).

⁷⁴⁸ Norme A5.1.2, paragr. 1 c).

⁷⁴⁹ Norme A5.1.2, paragr. 1 d).

croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer.⁷⁵⁰

5. **Lorsqu'une inspection plus approfondie est effectuée sur un navire étranger dans les circonstances visées au paragraphe 4 a), b) ou c), elle doit porter, en principe, sur les points énumérés à l'annexe A5-III de la convention, qui correspondent aux 14 éléments visés dans la déclaration de conformité du travail maritime.⁷⁵¹**
6. **Lorsqu'une plainte est déposée en vertu du paragraphe 4 d), l'inspection doit se limiter en général à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son instruction ne fournisse de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément au paragraphe 4 b). Aux fins du paragraphe 4 d), 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.⁷⁵²**
7. **Lorsqu'une inspection plus détaillée révèle que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention, le fonctionnaire habilité doit immédiatement signaler à l'attention du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié. Si les manquements constatés sont jugés importants par le fonctionnaire habilité, ou si un lien apparaît entre ces manquements et une plainte telle que visée au paragraphe 4 d), le fonctionnaire habilité doit les porter à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer (voir rubrique annexe I du présent modèle de dispositions), et il peut :**⁷⁵³
 - a) **informer un représentant de l'État du pavillon ;**⁷⁵⁴
 - b) **communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.**⁷⁵⁵
8. **Une copie du rapport d'inspection, obligatoirement accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée dans le délai prescrit par les autorités compétentes de l'État du pavillon, peut être adressée au Directeur général du Bureau international du Travail afin de rendre possible toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile pour assurer qu'il en est conservé une trace écrite et que cette information est portée à la connaissance des parties susceptibles d'user des voies de droit pertinentes.**⁷⁵⁶
9. **S'il est constaté, après inspection plus approfondie par le fonctionnaire habilité, que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la convention et que :**⁷⁵⁷
 - a) **les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ;**⁷⁵⁸ ou
 - b) **la non-conformité constitue une atteinte grave ou répétée aux prescriptions de la convention, y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer ;**⁷⁵⁹

le fonctionnaire habilité prend des mesures propres à assurer que le navire ne prendra pas la mer tant que les manquements visés aux alinéas a) ou b) du présent paragraphe n'auront pas été corrigés, ou tant qu'il n'a pas accepté un plan d'action visant à corriger ces manquements et acquis la conviction que ce plan sera mis en œuvre rapidement. Lorsque le navire est interdit d'appareiller, le fonctionnaire habilité en informe sans délai l'État du pavillon, en invitant un représentant de cet Etat à être présent si possible, et en demandant une réponse de l'État du pavillon dans le délai prescrit. Le fonctionnaire habilité informe également sans délai les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées (voir liste figurant dans [la rubrique annexe I du présent modèle de dispositions]).⁷⁶⁰
10. **Tout doit être mis en œuvre, dans la mesure possible, pour éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé, et une indemnisation sera due au titre de toute perte ou de tout préjudice subi lorsqu'il sera avéré que le navire a été ainsi indûment immobilisé ou retardé. Dans chaque cas, la charge de la preuve incombera à la partie plaignante.**⁷⁶¹

⁷⁵⁰ Norme A5.1.2, paragr. 1.

⁷⁵¹ Norme A5.1.2, paragr. 2.

⁷⁵² Norme A5.1.2, paragr. 3.

⁷⁵³ Norme A5.1.2, paragr. 4.

⁷⁵⁴ Norme A5.1.2, paragr. 4 a).

⁷⁵⁵ Norme A5.1.2, paragr. 4 b).

⁷⁵⁶ Norme A5.1.2, paragr. 5.

⁷⁵⁷ Norme A5.1.2, paragr. 6.

⁷⁵⁸ Norme A5.1.2, paragr. 6 a).

⁷⁵⁹ Norme A5.1.2, paragr. 6 b).

⁷⁶⁰ Norme A5.1.2, paragr. 6.

⁷⁶¹ Norme A5.1.2, paragr. 8.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Règle 5.2 Responsabilités de l'État du port

Règle 5.2.2 ; norme du code A5.2.2 et principe directeur B5.2.2

Commentaire

Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

Comme noté précédemment dans le commentaire relatif à la règle 5.1.5, les plaintes formulées par les gens de mer sont une source d'information importante pouvant contribuer à aider l'État du pavillon à assurer le respect des prescriptions de la MLC, 2006 à bord des navires. La règle 5.2.2 touche à l'obligation de l'État du port de mettre en place une procédure permettant aux gens de mer de porter plainte à terre au sujet des conditions à bord d'un navire. Cette règle agit en interaction avec la règle 5.2.1 dans les situations où le fonctionnaire assurant le contrôle par l'État du port peut être appelé à procéder à des investigations plus poussées, voire à envisager l'immobilisation du navire. La convention n'aborde pas la question de la forme juridique des instruments propres à mettre en œuvre cette prescription. Cependant, comme la règle 5.2.2 se rapporte à l'action d'un organe gouvernemental, la nature de ces instruments doit être celle des instruments utilisés par le gouvernement pour ce domaine d'action. Ces instruments doivent essentiellement prévoir que :

- un marin peut saisir un fonctionnaire habilité du port d'escale du navire d'une plainte alléguant une atteinte aux prescriptions de la convention, y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer ;
- le fonctionnaire habilité doit procéder à une première enquête. S'il apparaît que le litige objet de la plainte soulève des questions qui rentrent dans le champ du contrôle par l'État du port conformément à la règle 5.2.1 et au code (voir section 5.2.1 du présent modèle de dispositions), des investigations plus approfondies peuvent être ordonnées. Autrement, le fonctionnaire habilité doit, s'il y a lieu, faciliter le règlement du litige au niveau du navire lui-même ;
- si les investigations menées suite à la plainte révèlent un manquement qui justifie une immobilisation du navire, la procédure prévue à la règle 5.2.1 et dans le code (voir section 5.2.1 du présent modèle de dispositions) à propos de l'inspection par l'État du port doit être suivie. Si tel n'est pas le cas, lorsque le litige n'a pu être résolu, le fonctionnaire habilité doit en aviser l'État du pavillon afin que celui-ci communique dans un délai prescrit un avis ainsi qu'un plan de mesures correctives ;
- si le litige n'est pas résolu à ce stade, l'État du port doit transmettre au Directeur général du Bureau international du Travail une copie du rapport du fonctionnaire habilité, accompagnée, le cas échéant, de la réponse de l'État du pavillon, et les organisations concernées d'armateurs et de gens de mer de l'État du port sont tenues informées ;
- des mesures appropriées doivent être prises pour préserver le caractère confidentiel des plaintes des gens de mer.

Section 5.2.2 Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. **Un marin d'un navire étranger estimant qu'il est porté atteinte aux prescriptions de la convention (y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer) a le droit de déposer une plainte afin qu'il soit remédié à la situation alléguée par des voies rapides et pratiques.**⁷⁶²
2. **Un marin d'un navire étranger estimant qu'il est porté atteinte aux prescriptions de la convention (y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer) peut saisir d'une plainte un fonctionnaire habilité du port d'escale du navire. Ce fonctionnaire doit, dans ces circonstances, procéder à une première enquête,**⁷⁶³ en tenant compte des principes suivants :
 - a) *le fonctionnaire habilité doit déterminer en premier lieu si l'objet de la plainte a un caractère général et concerne ainsi l'ensemble des gens de mer à bord du navire ou une catégorie de ceux-ci ou, au contraire, si la plainte a trait à la situation particulière du marin concerné ;*⁷⁶⁴
 - b) *si la plainte a trait à la situation particulière d'un marin, le fonctionnaire habilité doit s'assurer que, conformément à la règle 5.1.5 de la convention et son code, les procédures d'examen des plaintes à bord ont été utilisées,*⁷⁶⁵ *et un examen des résultats de toute procédure de plainte entreprise à bord en vue de résoudre le litige devrait être effectué ;*⁷⁶⁶
 - c) *s'il n'a pas été recouru à de telles procédures, le fonctionnaire habilité devrait inciter le plaignant à le faire dans la mesure où celle-ci lui sont accessibles ; il faut qu'il y ait de bonnes raisons pour que le fonctionnaire habilité se saisisse d'une plainte avant que toute procédure de plainte à bord n'ait été épuisée : caractère inadéquat ou lenteur excessive des procédures internes ou encore crainte de représailles contre le plaignant par suite de sa plainte ;*⁷⁶⁷
 - d) *si l'objet de la plainte a un caractère général,*⁷⁶⁸ **le recours à une inspection plus détaillée telle que prévue à [la section 5.2.1 du présent modèle de dispositions] devrait être envisagé par le fonctionnaire habilité.**⁷⁶⁹
3. *Dans toute enquête relative à une plainte, le fonctionnaire habilité doit donner au capitaine, à l'armateur ou à toute autre personne mise en cause la possibilité de faire valoir son point de vue.*⁷⁷⁰
4. **Le fonctionnaire habilité doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire.**⁷⁷¹
5. **Si l'enquête ou l'inspection révèle un manquement qui rentre dans le champ couvert par le paragraphe [9 de la section 5.2.1 du présent [nom de l'instrument]], les dispositions de ce paragraphe s'appliquent.**⁷⁷²
6. **Lorsque les dispositions du paragraphe 5 ne s'appliquent pas et que le litige objet de la plainte n'a pas été réglé à bord du navire, le fonctionnaire habilité doit en aviser sans délai l'État du pavillon afin que celui-ci communique dans un délai prescrit un avis ainsi qu'un plan de mesures correctives.**⁷⁷³
7. *Dans le cas où l'État du pavillon démontre qu'il traitera le problème, qu'il dispose à cette fin de procédures adéquates, et qu'il a présenté un plan d'action acceptable, le fonctionnaire habilité peut ne pas intervenir davantage dans le règlement de la plainte.*⁷⁷⁴
8. **Lorsque le litige objet de la plainte n'a pas été réglé malgré les mesures prises conformément au paragraphe 6, l'État du port doit communiquer une copie du rapport établi par le fonctionnaire habilité au Directeur général. Le rapport doit être accompagné de toute réponse reçue dans les délais prescrits de la part de l'autorité compétente de l'État du pavillon. Les organisations d'armateurs et de gens de mer (voir [rubrique annexe I du présent modèle de dispositions]) seront également tenues informées. En outre, des statistiques et autres informations concernant les plaintes réglées doivent être régulièrement communiquées par l'autorité compétente au Directeur général. L'une et l'autre de ces communications tendent à ce que, sur la base de telle action qui sera jugée appropriée et rapide, il soit conservé une trace écrite de ces informations et à ce que celles-ci puissent être portées à la connaissance des parties intéressées, notamment des organisations d'armateurs et de gens de mer susceptibles d'utiliser les voies de recours pertinentes.**⁷⁷⁵
9. **Des mesures appropriées doivent être prises pour préserver le caractère confidentiel des plaintes des gens de mer.**⁷⁷⁶

⁷⁶² Règle 5.2.2, paragr. 1.⁷⁶³ Norme A5.2.2, paragr. 1.⁷⁶⁴ Principe directeur B5.2.2, paragr. 1.⁷⁶⁵ Norme A5.2.2, paragr. 2.⁷⁶⁶ Principe directeur B5.2.2, paragr. 3.⁷⁶⁷ Principe directeur B5.2.2, paragr. 3.⁷⁶⁸ Principe directeur B5.2.2, paragr. 2.⁷⁶⁹ Norme A5.2.2, paragr. 2.⁷⁷⁰ Principe directeur B5.2.2, paragr. 4.⁷⁷¹ Norme A5.2.2, paragr. 3.⁷⁷² Norme A5.2.2, paragr. 4.⁷⁷³ Norme A5.2.2, paragr. 5.⁷⁷⁴ Principe directeur B5.2.2, paragr. 5.⁷⁷⁵ Norme A5.2.2, paragr. 6.⁷⁷⁶ Norme A5.2.2, paragr. 7.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Règle 5.3 Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

Règle 5.3 ; norme du code A5.3 et principe directeur B5.3

Commentaire

Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

Objet : assurer que tout Membre s'acquitte des 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

La règle 5.1.3 énonce les obligations de ce qu'il est convenu d'appeler les « États fournisseurs de main-d'œuvre » en termes de contrôle de l'application telles qu'elles sont définies aux titres 1 à 4 de la MLC, 2006. Elle fait également porter effet à l'article V, paragraphes 1 et 5 de la convention. Les dispositions de la règle 5. 3 n'abordent pas la question de la forme juridique de l'instrument propre à les mettre en œuvre et, dans une large mesure, la satisfaction effective des obligations découlant des dispositions pertinentes des titres 1 à 4 entraînerait la satisfaction de ces obligations, du moins en ce qui concerne la règle 4.5. Cependant, dans la mesure où cet instrument s'adresse à des organes gouvernementaux, il doit revêtir un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. Cet instrument doit essentiellement prévoir que :

- Le pays doit instaurer un système d'inspection et de surveillance propre à satisfaire à ses responsabilités en tant que fournisseur de main-d'œuvre, notamment à celles qui ont trait au recrutement et au placement des gens de mer ;
- Le pays doit également assumer ses responsabilités sociales à l'égard des gens de mer qui sont ses nationaux ou qui résident sur son territoire ou y sont domiciliés ;
- Le pays doit enfin rendre compte du système dont il s'est ainsi doté pour satisfaire à ses obligations dans les rapports qu'il soumet au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT (voir annexe au présent manuel).

Section 5.3 Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

1. L'autorité compétente **instaure un système propre à satisfaire aux prescriptions de la présente** [insérer le nom de l'instrument] **applicables à l'administration et au fonctionnement 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 de procédures légales en cas d'infraction aux prescriptions concernant l'exercice de l'acticité et aux autres prescriptions concernant le fonctionnement auxquelles ces services sont soumis conformément à la** [section 1.4 [insérer le nom de l'instrument] du présent modèle de dispositions].⁷⁷⁷

⁷⁷⁷ Norme A5.3, paragr. 1.

Rubriques annexes I à IX

Rubrique annexe I	Liste des organisations d'armateurs et de gens de mer à consulter
Rubrique annexe II	Activités ou travail risquant de porter atteinte à la santé chez les gens de mer de moins de 18 ans ou comportant des risques pour leur sécurité
Rubrique annexe III	Indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée
Rubrique annexe IV	Obligation de l'armateur de payer le salaire en cas d'incapacité de travail résultant d'une maladie ou de lésions corporelles
Rubrique annexe V	Politique et programmes d'action fondamentaux de portée nationale en matière de sécurité et de santé au travail
Rubrique annexe VI	Système de sécurité sociale
Rubrique annexe VII	Formulaire à usage national pour le Certificat de travail maritime
Rubrique annexe VIII	Formulaire à usage national pour la Partie I de la Déclaration de conformité du travail maritime
Rubrique annexe IX	Formulaire à usage national pour la Partie II de la Déclaration de conformité du travail maritime

NOTE : Ces rubriques correspondent à des aspects qu'il appartient aux autorités nationales de développer pour refléter les spécificités du pays.

Convention du travail maritime, 2006

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL GENÈVE**FORMULAIRE DE RAPPORT****RELATIF À LA****CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006**

Le présent formulaire de rapport est destiné aux pays qui ont ratifié la convention. Il a été approuvé par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, conformément à l'article 22 de la Constitution de l'OIT, qui dispose : « Chacun des Membres s'engage à présenter au Bureau international du Travail un rapport annuel sur les mesures prises par lui pour mettre à exécution les conventions auxquelles il a adhéré. Ces rapports seront rédigés sous la forme indiquée par le Conseil d'administration et devront contenir les précisions demandées par ce dernier. »

Les questions sur lesquelles porte cette convention peuvent ne pas relever directement de la compétence du ministère responsable des questions relatives au travail, par conséquent l'établissement d'un rapport complet sur la mise à exécution de la convention nécessitera peut-être la tenue de consultations avec d'autres ministères ou agences gouvernementales concernés.

Conseils pratiques pour la rédaction des rapports**Premier rapport**

1. S'il s'agit du premier rapport de votre gouvernement faisant suite à l'entrée en vigueur de la convention pour votre pays, des précisions complètes doivent être données sur la manière dont votre pays a rempli les obligations qu'il a contractées au titre de la convention, notamment sur les mesures prises dans les domaines faisant l'objet de questions dans le formulaire.

Rapports ultérieurs

2. Dans les rapports ultérieurs, il suffira normalement de donner des informations sur les points suivants :

- a) les nouvelles mesures, législatives ou autres, ayant une incidence sur l'application de la convention ;
- b) les réponses aux questions posées dans le formulaire ayant trait à l'application de la convention dans la pratique (informations statistiques, résultats d'inspections, décisions judiciaires ou administratives, etc.) ainsi que des informations sur la communication de copies du rapport aux organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs et sur les observations qu'elles ont pu formuler ;
- c) les **réponses aux commentaires des organes de contrôle** : le rapport doit contenir une réponse à tout commentaire adressé à votre gouvernement par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations ou la Commission de l'application des normes de la Conférence concernant l'application de la convention dans votre pays.

Comment remplir le formulaire de rapport

3. Le formulaire comporte deux parties : **une Partie I « Questions d'ordre général » dans laquelle sont demandés des informations et des documents justificatifs, et une Partie II « Informations spécifiques » où sont posées certaines questions devant être traitées dans le rapport. La présentation et la teneur du formulaire ont été conçues de manière qu'il soit facile à remplir.** Les Membres sont invités à remplir de préférence la version électronique et à saisir les informations requises dans les champs extensibles en regard de chaque question. Les administrations nationales qui ne sont pas en mesure de remplir le formulaire par voie électronique peuvent utiliser la copie papier jointe et donner leurs réponses en se référant aux questions pertinentes.

4. Du point de vue du fond, l'une des innovations de la convention est que l'accent est mis sur la nécessité non seulement de garantir le respect de ses dispositions, mais également de fournir des preuves documentaires que des mesures ont été prises. Ainsi, pour appliquer la convention, les Membres auront déjà produit des documents tels que la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), requise en vertu de la règle 5.1.3, qui contient des informations également nécessaires à l'établissement des rapports soumis au titre de l'article 22 de la Constitution. Afin de tirer parti des informations déjà communiquées, il est suggéré que le Membre fasse la déclaration suivante pour répondre à un certain nombre de questions posées dans la Partie II du formulaire :

« Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I /Partie II . »

5. Si les informations figurant dans la Partie I et/ou la Partie II de la DCTM couvrent dans son intégralité l'objet de la rubrique concernée et répondent entièrement aux prescriptions de la norme A5.1.3, paragraphe 10 *a*) et/ou *b*), compte étant dûment tenu du principe directeur B5.1.3, on peut cocher l'une des cases, ou les deux, figurant à la fin de cette déclaration (R), auquel cas il n'y a pas lieu de répondre à chacune des questions posées dans cette rubrique. Toutefois, un complément d'information sur la manière dont la règle concernée est mise en application dans votre pays peut être fourni dans la rubrique figurant à la suite des questions posées. Si les informations communiquées dans la DCTM relatives aux mesures donnant effet à la convention au plan national ne sont pas valables pour les navires *non* soumis à l'obligation de détenir un certificat de travail maritime (voir règle 5.1.3, paragraphe 1), un complément d'information devrait être fourni sur les mesures applicables à cette catégorie de navires. En outre, certaines règles ou normes prévoient que l'autorité compétente de chaque Membre doit produire divers types de documents ayant trait à l'exécution des obligations (par exemple, le modèle type de rapport médical utilisé à bord des navires battant le pavillon du Membre, conformément à la norme A4.1, paragraphe 2, et au principe directeur B4.1.2). S'il y a lieu, la communication d'un exemplaire de ces documents est requise sous la rubrique « Documentation ».

6. De plus, pour éviter d'avoir à reprendre en détail la teneur de mesures spécifiques, il est possible de renvoyer, dans ce formulaire, aux dispositions applicables de la législation, de la convention collective ou de tout autre document pertinent fourni au Bureau en anglais, français ou espagnol (au titre de la Partie I « Questions d'ordre général »).

7. Après la rubrique intitulée « Complément d'information » figure la rubrique « Explications ». Des explications sont requises lorsqu'une mesure d'application nationale diffère des prescriptions énoncées dans les normes de la partie A du code de la convention du travail maritime, 2006. Tel serait le cas par exemple d'une mesure équivalente dans l'ensemble au sens de l'article VI, paragraphe 3, ou d'une décision prise concernant l'application d'une mesure différente au sens de l'article II, paragraphe 6. Même s'il est fait état de cette mesure équivalente dans l'ensemble dans la Partie I de la DCTM, il convient d'expliquer notamment pour quelle raison le Membre concerné n'était pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes en cause de la façon stipulée dans la partie A du code (article VI, paragraphe 3), et en quoi la mesure prise est conforme sur tous les points essentiels aux prescriptions de la partie A correspondante. Dans le cas d'une décision prise sur le fondement de l'article II, paragraphe 6, qui doit être également communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail (article II, paragraphe 7), il convient d'expliquer la raison pour laquelle il a été décidé qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code à un navire ou à certaines catégories de navires (article II, paragraphe 6).

8. Il convient de noter qu'il est tenu compte dans le présent formulaire de rapport des articles et des règles ainsi que des dispositions de la partie A du code de la convention du travail maritime, 2006, et qu'il y est fait référence, si nécessaire, aux principes directeurs qui constituent la partie B du code. Ces principes n'ont pas force contraignante. Leur objectif est de fournir des orientations sur la manière dont les Membres devraient mettre en application les dispositions de la partie A du code, qui elles ont force obligatoire. Conformément à l'article VI, paragraphe 2, les Membres doivent « dûment envisager de s'acquitter de [leurs] obligations de la manière prescrite dans la partie B du code ». Le statut spécial des principes directeurs figurant dans cette partie B ressort de l'exemple et de l'explication donnés aux paragraphes 9 et 10 de la note explicative relative au règlement et au code. Il est dit au paragraphe 10 (dernière phrase) : « ... s'ils suivent les principes directeurs de la partie B, les Membres concernés, de même que les organes de l'OIT chargés de contrôler l'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 ». Cette déclaration reflète l'avis du Conseiller juridique sur les relations entre les parties A et B du code donné en 2003 (on trouvera le texte intégral de cet avis en annexe au présent formulaire de rapport).

Article 22 de la Constitution de l'OIT

Rapport pour la période du au
présenté par le gouvernement de

relatif à la

CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

(ratification enregistrée le))

Partie I. Questions d'ordre général

I. Mesures d'application

Veuillez donner la liste des lois et règlements et des conventions collectives donnant effet aux dispositions de la convention, en particulier celles concernant les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer énoncés à

l'article IV. **Veillez fournir un exemplaire de ces textes. Si certains d'entre eux peuvent être consultés sur l'Internet, vous pouvez indiquer le lien y donnant accès au lieu de joindre le document papier.**

Si, dans votre pays, la ratification de la convention donne force de loi nationale à ses dispositions, veuillez indiquer les textes constitutionnels en vertu desquels il en est ainsi.

II. Principaux documents

Veillez fournir un exemplaire en anglais, français ou espagnol ou une traduction en anglais, comme le prescrit la norme A5.1.3, paragraphe 12, du certificat de travail maritime et de la Partie I de la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) ainsi qu'un ou des exemple(s) d'une Partie II de la DCTM remplie par un armateur et acceptée par votre pays lors de la certification d'un ou de plusieurs navires. (Toute information concernant l'identité du navire ou de l'armateur doit être supprimée du ou des exemple(s).) Des documents supplémentaires ayant trait à d'autres questions seront requis dans la Partie II du formulaire.

III. Droits et principes fondamentaux

Veillez indiquer comment il a été tenu compte, dans la mise en application de la convention, des droits et principes fondamentaux suivants énoncés à l'article III :

a) Sauf si votre pays a ratifié les conventions n ^{os} 87 et 98 : la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective ;	
b) sauf si votre pays a ratifié les conventions n ^{os} 29 et 105 : l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire ;	
c) sauf si votre pays a ratifié les conventions n ^{os} 138 et 182 : l'abolition effective du travail des enfants ;	
d) sauf si votre pays a ratifié les conventions n ^{os} 100 et 111 : l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.	

IV. Autorité compétente et consultation

Prrière d'indiquer la ou les autorité(s) compétente(s) habilitée(s) à édicter et à faire appliquer des règlements, des arrêtés ou autres instructions dans le domaine visé par la convention (article II, paragraphe 1 a)).	
Prrière de donner la liste des organisations d'armateurs et de gens de mer que la ou les autorité(s) compétente(s) consulte(nt) pour ce qui concerne la mise en application de la convention.	

V. Champ d'application

Les mesures de mise en application de la convention couvrent-elles, en tant que marin, toute personne employée ou engagée ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la convention s'applique (article II, paragraphes 1 f) et 2) ?	Si tel n'est pas le cas, veuillez donner des explications :
Y a-t-il eu des cas dans lesquels l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer a soulevé un doute ?	Dans l'affirmative, veuillez donner des informations complètes sur le processus de consultation engagé et ses résultats (article II, paragraphe 3) :
Y a-t-il eu des cas dans lesquels l'applicabilité de la convention à un navire ou à une catégorie de navires ou autre moyen de navigation analogue a soulevé un doute ?	Dans l'affirmative, veuillez donner des informations complètes sur le processus de consultation engagé et ses résultats (article II, paragraphe 5) :

VI. Mise en application

Prrière de résumer les dispositions législatives ou les autres mesures interdisant les violations des prescriptions de la convention et, conformément au droit international, établissent des sanctions ou exigent l'adoption de mesures correctives de manière à décourager toute violation (article V, paragraphe 6).	
---	--

VII. Informations statistiques

Veillez *soit* fournir les données requises ci-dessous, *soit* renvoyer aux rapports pertinents soumis à la CNUCED (*Etude annuelle sur les transports maritimes*), l'OMI, l'OMS, etc., communiquer un exemplaire de ces rapports ou indiquer l'adresse du site Web public où ces données sont accessibles.

Données requises	Navires effectuant des voyages internationaux ou interportuaires dans d'autres pays	Navires n'effectuant pas de voyages internationaux ou interportuaires dans d'autres pays	Chiffres estimatifs, aucune donnée n'étant officiellement recueillie en la matière
Nombre de gens de mer travaillant à bord de navires battant le pavillon de votre pays couverts par la convention			
Nombre de gens de mer qui sont des nationaux ou des résidents sur le territoire national ou qui y sont domiciliés à un titre quelconque			
Nombre (le cas échéant) de services de recrutement et de placement privés opérant sur le territoire			
Proportion d'hommes et de femmes parmi les gens de mer			
Nombre de navires battant le pavillon de votre pays dont la jauge brute est égale ou supérieure à 3 000 tonnes			
Nombre de navires dont la jauge brute est inférieure à 3 000 tonnes et supérieure ou égale à 500 tonnes			
Nombre de navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonnes et supérieure ou égale à 200 tonnes (prière de préciser s'il s'agit d'un chiffre estimatif)			
Nombre de navires dont la jauge brute est inférieure à 200 tonnes (prière de préciser s'il s'agit d'un chiffre estimatif)			

Partie II. Informations spécifiques

1. Cette partie du rapport reprend la structure de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006). Elle se divise en cinq titres (titres 1 à 5). Pour chacun d'entre eux, les dispositions réglementaires et du code correspondantes sont indiquées, et des précisions sur la manière dont il leur est donné effet dans votre pays sont demandées. Pour plus de facilité, ce formulaire contient une description des prescriptions de base dans chaque domaine¹. Le numéro des dispositions pertinentes de la convention est indiqué pour chaque question afin que l'on puisse se reporter au texte intégral.

2. On notera que, pour chaque règle, il est fait également référence au principe directeur de la partie B du code de la convention. Comme indiqué au paragraphe 8 des conseils pratiques pour la rédaction des rapports, les Membres ne sont pas tenus de suivre ces principes lorsqu'ils mettent en œuvre les règles et les normes. Toutefois, si un Membre choisissait d'en tenir compte, les organes de contrôle de l'OIT n'auraient pas à examiner plus avant s'il a mis en application de manière adéquate ou suffisante les dispositions pertinentes de la convention.

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

Règle 1.1 – Age minimum Norme A1.1 ; voir également le principe directeur B1.1
<ul style="list-style-type: none"> ■ L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit. ■ L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. ■ Le travail de nuit pour un marin de moins de 18 ans est interdit. (Le terme « nuit » 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.) ■ Une attention particulière devrait être accordée aux besoins des gens de mer de moins de 18 ans, conformément à la législation nationale.

¹ La description des prescriptions de base se fonde sur le texte de la MLC, 2006, et sur les *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006* (MEFS/2008/8 (Rev.)) qui ont été adoptées par la réunion d'experts tripartite de septembre 2008.

Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Quel est l'âge minimal des gens de mer ? (règle 1.1, paragraphe 1 ; norme A1.1, paragraphe 1)	
Quelle période de temps le terme « nuit » recouvre-t-il ? (norme A1.1, paragraphe 2)	
Est-il interdit aux gens de mer de moins de 18 ans de travailler la nuit ? (norme A1.1, paragraphe 2)	
Existe-t-il des dérogations à l'interdiction du travail de nuit ? (norme A1.1, paragraphe 3)	Dans l'affirmative, veuillez résumer ces dérogations :
L'emploi des gens de mer de moins de 18 ans est-il interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité ? (norme A1.1, paragraphe 4)	
Quels types de travail ont été déterminés comme étant susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans ? (norme A1.1, paragraphe 4)	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 1.1 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

Règle 1.2 – Certificat médical	
Norme A1.2 ; voir également le principe directeur B1.2	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions. ■ Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord de navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent être fournis en anglais. ■ Le certificat doit avoir été délivré par un médecin dûment qualifié et doit être encore valide. ■ La période de validité d'un certificat est la suivante : <ul style="list-style-type: none"> – deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas elle est d'un an ; – six ans au maximum pour un certificat se rapportant à la perception des couleurs. <p>N.B. : Les certificats délivrés conformément aux prescriptions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), ou conformes en substance à ces prescriptions, sont considérés comme répondant à ces prescriptions et sont donc acceptables.</p>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Les gens de mer doivent-ils produire un certificat médical attestant qu'ils sont aptes à exercer leurs fonctions ? (règle 1.2, paragraphe 1 ; norme A1.2, paragraphe 1)	
Quelles prescriptions (ou directives) ont été établies concernant la nature de l'examen médical et le droit de recours ? (norme A1.2, paragraphes 2 et 5)	
Quelles sont les prescriptions applicables aux personnes habilitées à délivrer des certificats médicaux et des certificats concernant uniquement la vue ? (norme A1.2, paragraphe 4)	
Quelles sont les durées de validité des certificats médicaux et des certificats concernant la perception des couleurs ? (norme A1.2, paragraphe 7)	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 1.2 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation : prière de fournir, en anglais (voir norme A1.2, paragraphe 10), un modèle de certificat médical.	

Règle 1.3 – Formation et qualifications	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Pour travailler à bord d'un navire, les gens de mer doivent avoir suivi une formation ou être qualifiés à un autre titre pour exercer leurs fonctions à bord du navire. ■ Les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. ■ Les obligations découlant de la convention n° 74, si elle a été ratifiée, doivent toujours être respectées. <p>N.B. : <i>La formation et les certificats délivrés conformément aux prescriptions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), sont considérés comme répondant à ces prescriptions et sont donc acceptables.</i></p>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Tous les gens de mer doivent-ils être formés, être titulaires d'un certificat de capacité ou être qualifiés à un autre titre pour exercer leurs fonctions à bord des navires ? <i>(règle 1.3, paragraphe 1 – voir également paragraphe 4)</i>	
Tous les gens de mer sont-ils tenus d'avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires ? <i>(règle 1.3, paragraphe 2)</i>	
La formation et les certificats délivrés conformément à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), telle que modifiée, sont-ils acceptés ? <i>(règle 1.3, paragraphe 3)</i>	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 1.3 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

Règle 1.4 – Recrutement et placement	
Norme A1.4 ; voir également le principe directeur B1.4.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les services de recrutement et de placement des gens de mer doivent être gratuits pour ces derniers. ■ Si des services privés de recrutement et de placement de gens de mer opèrent sur leur territoire, les Membres sont responsables de l'établissement de systèmes efficaces d'inspection et de surveillance de ces services (<i>règle 5.3 ; norme A5.3, paragraphe 1</i>). ■ Si un service de recrutement et de placement de gens de mer, destiné aux ressortissants nationaux souhaitant travailler à bord de navires battant pavillon national, est géré par des organisations de gens de mer sur le territoire du Membre, sa gestion doit être conforme à la norme A1.4 de la convention. ■ Tout service public de recrutement ou de placement de gens de mer sur le territoire d'un Membre doit être géré dans les règles de manière à promouvoir les droits conférés aux gens de mer par la convention. ■ Il incombe aux Etats du pavillon de demander aux armateurs, lorsque ceux-ci ont recours à des services de placement et de recrutement localisés dans des Etats qui ne sont pas parties à la MLC, 2006, de veiller à ce qu'ils se dotent d'un système adéquat pour garantir, dans toute la mesure du possible, que ces services de recrutement et de placement répondent aux prescriptions de la <i>norme A1.4</i>. 	
	Prière de cocher les cases ci-dessous ou de fournir les informations requises
Si des services privés de recrutement et de placement de gens de mer, ou des services gérés par des organisations de gens de mer pour placer des marins sur des navires battant pavillon national, opèrent dans votre pays, prière de fournir des informations sur le système d'octroi de licence ou d'agrément ou toute autre forme de réglementation mise en place (<i>règle 1.4 ; norme A1.4, paragraphes 2, 3, 4 et 5</i>), et sur les systèmes d'inspection et de surveillance de ces services (<i>norme A1.4, paragraphe 6</i>).	Aucun service privé n'opère dans le pays <input type="checkbox"/>
Si des services publics de recrutement et de placement des gens de mer opèrent dans votre pays, prière d'indiquer les principes fondamentaux garantissant qu'ils sont gérés dans les règles (<i>norme A1.4, paragraphe 1</i>). Voir aussi le principe directeur B1.4.1, paragraphe 2.	Aucun service public n'opère dans le pays <input type="checkbox"/>
Si des services publics ou privés de recrutement ou de placement opèrent dans votre pays, prière de présenter brièvement les mécanismes et procédures permettant d'instruire des plaintes sur leurs activités (<i>norme A1.4, paragraphe 7</i>).	Aucun service public ou privé n'opère dans le pays <input type="checkbox"/>
Lorsque des armateurs ont recours à des services de recrutement ou de placement opérant dans des pays n'ayant pas ratifié la convention, quels types d'actions attend-on qu'ils engagent pour garantir dans toute la mesure du possible que les services concernés répondent aux prescriptions de la convention ? (<i>règle 1.4, paragraphe 3 ; norme A1.4, paragraphes 9 et 10</i>).	Des informations adéquates sur ce point figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 1.4 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime Norme A2.1 ; voir également le principe directeur B2.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Tout marin doit être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par lui-même et l'armateur ou son représentant (ou, lorsqu'il n'est pas salarié, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable). ■ Le contrat d'engagement maritime doit contenir au minimum les indications prescrites dans la norme A2.1, paragraphe 4, alinéas a)-j) et, le cas échéant, k), de la MLC, 2006 (<i>norme A2.1, paragraphe 4</i>). ■ 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, les dispositions pertinentes étant en anglais (sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques) (<i>norme A2.1, paragraphe 2</i>). ■ Les gens de mer doivent pouvoir examiner leur contrat d'engagement maritime et demander conseil avant de le signer (<i>norme A2.1, paragraphe 1 b</i>)). ■ Tout marin doit recevoir un document mentionnant ses états de service à bord du navire (celui-ci ne doit contenir aucune indication quant à la qualité de son travail ou son salaire) (<i>norme A2.1, paragraphes 1 e) et 3 (principe directeur B2.1.1, paragraphe 1)</i>). ■ Les gens de mer doivent facilement avoir accès à des informations sur leurs conditions d'emploi lorsqu'ils sont à bord du navire, et celles-ci doivent être disponibles pour tout examen lié à une inspection. ■ En cas de cessation anticipée du contrat d'engagement maritime, une période de préavis minimale doit être prévue par la législation. 	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/> Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/> /Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/> (vous pouvez également indiquer l'adresse d'un site Web accessible au public sur lequel la convention collective applicable est consultable)	
Prière de cocher une ou plusieurs cases ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Quelle est la durée minimale du préavis donné par les gens de mer et les armateurs en cas de cessation anticipée du contrat d'engagement maritime ? (<i>norme A2.1, paragraphe 5</i>)	
La législation nationale ou les conventions collectives reconnaissent-elles des circonstances justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis ? (<i>norme A2.1, paragraphe 6</i>)	Dans l'affirmative, veuillez résumer les dispositions applicables :
Prière de résumer les prescriptions nationales garantissant que les gens de mer ont la possibilité d'examiner leur contrat d'engagement maritime et de demander conseil avant de le signer. (<i>norme A2.1, paragraphe 1 b</i>))	
Prière de résumer les prescriptions nationales visant à garantir que les gens de mer peuvent obtenir à bord sans difficulté des informations sur leurs conditions d'emploi. (<i>norme A2.1, paragraphe 1 d</i>))	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 2.1 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation : prière de fournir en anglais (voir <i>norme A2.1, paragraphe 2</i> , et aussi <i>principe directeur B2.1.1, paragraphe 1</i>) : <ul style="list-style-type: none"> – un exemplaire du document approuvé mentionnant les états de service du marin (<i>norme A2.1, paragraphes 1 et 3</i>) ; – un exemplaire de contrat d'engagement maritime type (<i>norme A2.1, paragraphe 2 a</i>) ; – les dispositions pertinentes de toute convention collective applicable (<i>norme A2.1, paragraphe 2 b</i>)). 	
Règle 2.2 – Salaires Norme A2.2 ; voir également le principe directeur B2.2	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les gens de mer doivent être rétribués intégralement à des intervalles n'excédant pas un mois, conformément à leur contrat d'engagement maritime et à toute convention collective applicable. ■ Les gens de mer ont le droit de recevoir un relevé mensuel de leur salaire, sur lequel doivent figurer toutes les déductions autorisées * (par exemple, les montants versés à leur famille **). ■ Les Etats du pavillon peuvent souhaiter envisager de demander aux armateurs de détenir à bord du navire des documents tels qu'une copie du registre des salaires, éventuellement sous forme électronique. ■ Les frais retenus pour effectuer les virements requis doivent être raisonnables et les taux de change conformes aux prescriptions nationales. 	
<small>* Aucune déduction non autorisée ne doit être effectuée, telle que le remboursement du voyage à destination du navire ou au départ de celui-ci. ** A leur demande, une partie du salaire des gens de mer peut être régulièrement envoyée, lorsqu'ils sont en mer, à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.</small>	

Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Quelles sont les principales rubriques devant figurer dans le relevé de salaire mensuel que les gens de mer sont en droit de recevoir à bord du navire ? (règle 2.2 et norme A2.2, paragraphe 2)	
Prière de présenter brièvement les mesures prises par les armateurs pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit tout ou partie de leur rémunération. (norme A2.2, paragraphes 3 et 4)	
Quels sont les critères de base appliqués pour déterminer les frais raisonnables retenus, le cas échéant, par les armateurs pour les services de transmission et le taux de change applicable ? (norme A2.2, paragraphe 5)	
Pour les pays qui adoptent une législation nationale régissant le mode de calcul ou le montant des salaires des gens de mer : le principe directeur B2.2 a-t-il été dûment pris en compte ? (norme A2.2, paragraphe 6)	Dans l'affirmative, veuillez résumer les dispositions ou renvoyer à la législation nationale applicable mentionnée dans la partie I, point I.
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 2.2 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos Norme A2.3 ; voir également le principe directeur B2.3	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos doit être fixé par la législation nationale (le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à dix heures par période de 24 heures et à 77 heures par période de sept jours ; ou 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). ■ Il doit être tenu compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer. ■ Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures ; l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures. ■ Les rassemblements ou exercices obligatoires doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue. ■ Lorsqu'un marin est sur appel, il doit bénéficier d'une période de repos compensatoire si la durée normale de son repos est perturbée par des appels. ■ Un tableau établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais, indiquant le programme du service en mer et au port pour chaque fonction, doit être affiché à un endroit facilement accessible à bord et indiquer les limites applicables prescrites par la législation ou une convention collective. ■ Les heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être consignées dans un registre normalisé dans la ou les langues de travail du navire, ainsi qu'en anglais, chaque marin recevant une copie des inscriptions le concernant, qui doit être émarginée par lui-même et par le capitaine (ou toute autre personne autorisée). 	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Les prescriptions nationales donnant effet à la règle 2.3 sont-elles fondées sur un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos ? (règle 2.3, paragraphes 1 et 2)	Heures maximales de travail <input type="checkbox"/> Heures minimales de repos <input type="checkbox"/>
Prière d'indiquer comment est pris en compte le danger qu'entraîne une fatigue excessive pour les gens de mer ? (norme A2.3, paragraphe 4)	
Prière d'indiquer le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos, y compris toute mesure qui aurait été adoptée pour les gens de mer de moins de 18 ans. (norme A2.3, paragraphes 2 et 5, norme A1.1, paragraphe 2 ; voir aussi principe directeur B2.3.1)	Nombre d'heures de travail par 24 heures : ____ Nombre d'heures de travail par période de sept jours : ____ <i>ou</i> Nombre d'heures de repos par 24 heures : ____ Nombre d'heures de repos par période de sept jours : ____ Mesures prises pour les gens de mer de moins de 18 ans :
Est-il interdit de prendre plus de deux périodes de repos par 24 heures dans tous les cas ? L'une des périodes de repos par 24 heures doit-elle toujours être d'une durée de six heures au minimum ? L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit-il jamais dépasser 14 heures au maximum ? (norme A2.3, paragraphe 6)	Si la réponse à l'une de ces questions est négative, veuillez fournir les informations nécessaires.

Prière d'indiquer les prescriptions relatives à l'atténuation des perturbations causées par les différents types d'exercice, et l'octroi de repos compensatoire prescrit par la norme A2.3, paragraphes 7, 8, 9 et 14.	
Quelles sont les heures de travail normales que doivent accomplir les gens de mer et, le cas échéant, quelles mesures ont été adoptées pour les gens de mer de moins de 18 ans ? (norme A2.3, paragraphe 3 ; norme A1.1, paragraphe 2 ; voir aussi principe directeur B2.3.1)	
Une convention collective permettant des dérogations aux limites établies a-t-elle été autorisée ou enregistrée ? (norme A2.3, paragraphe 13)	Dans l'affirmative, veuillez fournir le texte des dispositions applicables sous la rubrique « Documentation » ci-après.
Quelles mesures sont prises pour garantir l'enregistrement précis des heures quotidiennes de travail ou de repos ? (norme A2.3, paragraphe 12)	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 2.3 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation : prière de fournir en anglais (voir norme A2.3, paragraphes 10 et 11) les documents suivants : – un exemplaire du tableau normalisé indiquant l'organisation du service à bord (norme A2.3, paragraphes 10 et 11) ; – un exemplaire du formulaire normalisé établi par l'autorité compétente pour l'enregistrement des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer (norme A2.3, paragraphe 12) ; – le texte de toute disposition de la convention collective autorisée ou enregistrée fixant les heures de travail normales des gens de mer ou autorisant des dérogations aux limites établies (norme A2.3, paragraphes 3 et 13).	

Règle 2.4 – Droit à un congé Norme A2.4 ; voir également le principe directeur B2.4	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les gens de mer doivent se voir accorder un congé annuel rémunéré. ■ Les gens de mer doivent se voir accorder des permissions à terre dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leurs fonctions. ■ Le congé annuel rémunéré minimal doit être déterminé par la législation. ■ Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation nationale prévoyant un mode de calcul différent, les congés payés annuels sont calculés sur la base de 2,5 jours civils par mois d'emploi. ■ Sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum doit être interdit. 	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans les documents ci-joints: Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/> /Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Quelle est la durée minimale du congé payé annuel accordé aux gens de mer sur les navires battant le pavillon de votre pays ? (norme A2.4, paragraphes 1 et 2)	
Comment sont calculés dans votre pays les droits des gens de mer aux congés payés annuels ? (norme A2.4, paragraphe 2 ; voir aussi principe directeur B2.4)	
Des accords portant renonciation aux congés payés annuels ont-ils été autorisés par l'autorité compétente dans votre pays ? (norme A2.4, paragraphe 3)	Dans l'affirmative, veuillez indiquer à quelles conditions de telles autorisations sont octroyées.
Les armateurs sont-ils tenus de donner aux gens de mer des permissions à terre appropriées ? (règle 2.4, paragraphe 2)	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 2.4 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation : prière de fournir le texte des dispositions de toute convention collective applicable prescrivant le calcul du congé payé annuel minimal sur une base différente du minimum de 2,5 jours par mois de travail (norme A2.4, paragraphe 2). Si ces dispositions ne sont pas disponibles en anglais, en français ou en espagnol, veuillez en fournir un résumé dans l'une de ces langues.	

Règle 2.5 – Rapatriement Norme A2.5 ; voir également le principe directeur B2.5	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les gens de mer doivent être rapatriés, sans frais pour eux-mêmes, sauf dans les cas où le code en dispose autrement. ■ Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants : <ul style="list-style-type: none"> – si leur contrat d'engagement maritime expire alors qu'ils sont à l'étranger : – si le contrat d'engagement maritime est dénoncé : <ul style="list-style-type: none"> – par l'armateur ; – par le marin pour des raisons justifiées ; – lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues dans son contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières. ■ Des dispositions doivent être prévues pour le rapatriement des gens de mer dans la législation nationale ou d'autres dispositifs ou dans des conventions collectives. ■ Les navires doivent fournir une garantie financière en vue d'assurer le rapatriement des gens de mer. ■ Le texte des dispositions nationales applicables concernant le rapatriement des gens de mer doit se trouver à bord des navires et mis à leur disposition dans une langue qu'ils comprennent. ■ Le rapatriement des gens de mer se trouvant à bord d'un navire arrivant dans un port ou naviguant dans les eaux territoriales d'un pays doit être facilité. ■ Le rapatriement d'un marin ne doit pas être refusé en raison de la situation financière de l'armateur ou du refus de ce dernier de remplacer un marin. 	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans les documents ci-joints : Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/> /Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Quel type de garantie financière les navires battant le pavillon de votre pays fournissent-ils ? <i>(règle 2.5, paragraphe 2)</i>	
A quelles conditions (y compris la durée maximale de la période d'embarquement) un marin a-t-il le droit d'être rapatrié ? <i>(règle 2.5, paragraphe 1 ; norme A2.5, paragraphes 1 et 2 ; voir aussi principe directeur B2.5.1, paragraphes 1 et 2)</i>	
Un marin peut-il être tenu de couvrir les frais de son rapatriement dans certains cas ? <i>(norme A2.5, paragraphe 3)</i>	Dans l'affirmative, veuillez indiquer dans quelles circonstances.
Quels droits sont accordés par les armateurs aux gens de mer pour leur rapatriement ? <i>(norme A2.5, paragraphe 2 c) ; voir aussi principe directeur B2.5.1, paragraphes 3-5)</i>	
Votre pays a-t-il refusé une demande aux fins de faciliter le rapatriement d'un marin ? <i>(norme A2.5, paragraphes 7 et 8)</i>	Dans l'affirmative, veuillez donner des précisions.
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 2.5 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation : prière de fournir : <ul style="list-style-type: none"> – le texte des dispositions relatives au droit des gens de mer au rapatriement prévues dans toute convention collective applicable (<i>norme A2.5, paragraphe 2</i>) ; – un exemple du type de document accepté ou produit concernant la garantie financière que doivent fournir les armateurs (<i>règle 2.5, paragraphe 2</i>). Si ces documents ne sont pas disponibles en anglais, en français ou en espagnol, veuillez en fournir un résumé dans l'une de ces langues.	

Règle 2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage Norme A2.6 ; voir également le principe directeur B2.6	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Des règles doivent être édictées pour garantir que les armateurs versent aux gens de mer à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte du navire ou de son naufrage. 	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans les documents ci-joints : Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/> /Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	

Comment est calculée l'indemnité que doit verser l'armateur aux gens de mer en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou de son naufrage (y compris toute restriction) ? (norme A2.6, paragraphe 1 ; voir aussi principe directeur B2.6, paragraphe 1)	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 2.6 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

Règle 2.7 – Effectifs Norme A2.7 ; voir également le principe directeur B2.7	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les navires doivent être dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du navire quelles que soient les conditions, 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. ■ Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente. ■ Le niveau des effectifs doit tenir compte des prescriptions concernant l'alimentation et le service de table. 	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Est-ce que le niveau des effectifs garantissant la sécurité déterminés ou approuvés par l'autorité compétente permettent d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin de garantir que les gens de mer bénéficient d'un repos suffisant pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation et les conditions particulières du voyage ? (règle 2.7 ; norme A2.7, paragraphes 1 et 2 ; voir aussi principe directeur B2.7)	
Comment, dans la détermination du niveau des effectifs permettant d'assurer la sécurité du navire, est-il tenu compte des prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table ? (norme A2.7, paragraphe 3)	La réponse est donnée dans les documents requis ci-après <input type="checkbox"/>
Comment les plaintes ou les différends relatifs à la détermination du niveau des effectifs à bord d'un navire permettant d'en assurer la sécurité sont-ils traités ? (voir aussi principe directeur B2.7)	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 2.7 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation : Pour chaque type de navire (passagers, marchandises, etc.), prière de fournir, en anglais, un exemple représentatif d'un document spécifiant les effectifs minimaux permettant d'en assurer la sécurité ou d'un document équivalent établi par l'autorité compétente (norme A2.7, paragraphe 1), ainsi que des précisions sur le type de navire concerné, sa jauge brute et le nombre de marins normalement employés à bord.	

Règle 2.8 – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer Norme A2.8 ; voir également le principe directeur B2.8	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Tout Membre doit adopter des politiques nationales visant à renforcer les compétences, les qualifications et les possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur son territoire. ■ Des objectifs clairs doivent être établis en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles, y compris de formation continue, des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de son exploitation et de sa navigation. 	
D'après nos registres, aucun marin n'est domicilié sur notre territoire <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher la case ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Votre pays s'est-il doté de politiques nationales visant à encourager le développement des carrières et des compétences et les possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur le territoire national ? (règle 2.8, paragraphe 1 ; norme A2.8, paragraphes 1 et 3 ; voir aussi principe directeur B2.8.1)	Veuillez fournir les informations pertinentes.
Votre pays dispose-t-il d'un registre ou d'une liste régissant l'accès à l'emploi des gens de mer ? (voir aussi principe directeur B2.8.2) ?	Il n'existe ni registre ni liste régissant l'emploi des gens de mer <input type="checkbox"/>
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 2.8 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

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

<p>Règle 3.1 – Logement et loisirs Norme A3.1 ; voir également le principe directeur B3.1</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Conformément aux normes minimales prescrites par la MLC, 2006, tous les navires fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, ou les deux, un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être. ■ Les logements des gens de mer doivent être sûrs, décentes et conformes aux prescriptions nationales donnant effet à la MLC, 2006 (<i>norme A3.1, paragraphe 1</i>). ■ Le capitaine ou une personne désignée par lui inspecte fréquemment le logement des gens de mer (<i>norme A3.1, paragraphe 18</i>), consigne les résultats de chaque inspection par écrit et les tient à disposition pour consultation. ■ Il convient d'accorder une attention particulière aux prescriptions concernant : <ul style="list-style-type: none"> – la taille des cabines et autres espaces de logement (<i>norme A3.1, paragraphes 9 et 10</i>) ; – le chauffage et la ventilation (<i>norme A3.1, paragraphe 7</i>) ; – le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants (<i>norme A3.1, paragraphe 6 h</i>) ; – les installations sanitaires et autres (<i>norme A3.1, paragraphes 11 et 13</i>) ; – l'éclairage (<i>norme A3.1, paragraphe 8</i>) ; – l'infirmerie (<i>norme A3.1, paragraphe 12</i>). ■ Les prescriptions de la règle 3.1 visent également : <ul style="list-style-type: none"> – les installations de loisirs (<i>norme A3.1, paragraphes 14 et 17</i>) ; – les prescriptions concernant la protection de la santé et de la sécurité à bord des navires ainsi que la prévention des accidents, à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires (<i>norme A3.1, paragraphes 2 a) et 6 h</i>). ■ Les navires dont la construction* est antérieure à l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, pour votre pays doivent : <ul style="list-style-type: none"> – fournir et entretenir pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, ou les deux, un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être conformément à la législation nationale (<i>règle 3.1, paragraphe 1</i>) et – satisfaire aux normes prescrites dans les conventions n° 92 et/ou 133, si elles sont applicables dans votre pays (du fait de leur ratification, en vertu du principe d'équivalence dans leur ensemble des dispositions du fait de la ratification de la convention n° 147, du Protocole de 1996 y relatif, ou pour d'autres raisons) (<i>règle 3.1, paragraphe 2</i>). <p>Les prescriptions du code qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne sont pas applicables à ces navires, à moins qu'elles ne le soient en vertu de la législation nationale. Les autres prescriptions du code s'appliquent.</p> <p>* <i>Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.</i></p> 	
<p>Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/>/Partie II <input type="checkbox"/></p> <p>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</p>	
<p>Votre pays a-t-il adopté une législation pour garantir que tous les navires visés par la convention et battant pavillon national (y compris ceux construits avant l'entrée en vigueur de la convention pour votre pays) entretiennent un logement et des lieux de loisirs décentes pour les gens de mer à bord ? <i>(règle 3.1, paragraphe 1 ; norme A3.1, paragraphe 1)</i></p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez résumer la teneur des dispositions législatives concernées :</p>
<p>En ce qui concerne les navires construits avant l'entrée en vigueur de la convention pour votre pays, les prescriptions applicables des conventions n° 92 ou n° 133 (ou encore de la convention n° 147 ou de son protocole) s'appliquent-elles aux questions touchant à la construction et à l'équipement ? <i>(règle 3.1, paragraphe 2)</i></p>	<p>Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer les types de prescriptions qui sont considérées comme touchant à la construction et à l'équipement et qui par conséquent ne sont pas applicables à ces navires :</p>
<p>La législation établissant les normes minimales applicables au logement et aux lieux de loisirs pour les gens de mer à bord tient-elle compte des prescriptions de la règle 4.3 et des dispositions du code qui concernent la protection de la santé et de la sécurité à bord des navires ainsi que la prévention des accidents ? <i>(norme A3.1, paragraphe 2 a))</i></p>	<p>Si tel n'est pas le cas, veuillez expliquer comment il est tenu compte de ces préoccupations :</p>
<p>Les inspections prescrites par la règle 5.1.4 ont-elles lieu lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation, et/ou en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire ? <i>(norme A3.1, paragraphe 3)</i></p>	<p>Si tel n'est pas le cas, veuillez fournir des précisions :</p>
<p>Prière de résumer la teneur des prescriptions générales adoptées dans votre pays pour le logement en application du <i>paragraphe 6 a)-f) de la norme A3.1</i>.</p>	

Des dérogations (autres que pour les navires à passagers et les navires spéciaux) ont-elles été accordées en ce qui concerne l'emplacement des cabines ? (norme A3.1, paragraphe 6 c) et d))	Dans l'affirmative, veuillez indiquer les types de dérogations accordées :
Prière de résumer la teneur des mesures adoptées dans votre pays pour prévenir le risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants. (norme A3.1, paragraphe 6 h))	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour le chauffage et la ventilation en application du <i>paragraphe 7 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour l'éclairage en application du <i>paragraphe 8 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les cabines en application du <i>paragraphe 9 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les réfectoires en application du <i>paragraphe 10 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les installations sanitaires et les installations de blanchisserie en application des <i>paragraphes 11 et 13 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour l'infirmerie en application du <i>paragraphe 12 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les installations, commodités et services de loisirs en application des <i>paragraphes 14, 15 et 17 de la norme A3.1.</i>	
Des exemptions ont-elles été autorisées pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 ? (norme A3.1, paragraphes 20 et 21)	Dans l'affirmative, veuillez indiquer les types d'exemptions autorisées :
Des dérogations ont-elles été autorisées pour tenir compte des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes ? (norme A3.1, paragraphe 19)	Dans l'affirmative, veuillez indiquer les types de dérogations autorisées :
Quelle est la fréquence requise pour les inspections du logement des gens de mer qui doivent être menées à bord par le capitaine ou sous son autorité, et quelles sont les prescriptions concernant la consignation et la consultation des résultats de ces inspections ? (norme A3.1, paragraphe 18)	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 3.1 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

Règle 3.2 – Alimentation et service de table Norme A3.2 ; voir également le principe directeur B3.2	
<ul style="list-style-type: none"> ■ La nourriture et l'eau potable doivent être d'une qualité appropriée dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, compte tenu de leurs appartenances culturelles et religieuses. ■ Les gens de mer à bord doivent être nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement. ■ Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire* chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste. ■ Aucun marin de moins de 18 ans ne doit travailler comme cuisinier de navire. ■ Des inspections fréquentes et documentées de la nourriture, de l'eau et des lieux réservés au service de table doivent être effectuées par le capitaine ou une personne désignée par lui. <p>* L'expression « cuisinier de navire » s'entend d'un marin chargé de la préparation des repas (<i>règle 3.2, paragraphe 3 ; norme A3.2, paragraphes 3 et 4</i>).</p>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Les armateurs sont-ils tenus de fournir gratuitement aux gens de mer jusqu'à la fin de leur engagement à bord la nourriture et l'eau potable d'une qualité, valeur nutritionnelle et quantité appropriées, compte tenu de leurs appartenances culturelles et religieuses ? (règle 3.2, paragraphes 1 et 2 ; norme A3.2, paragraphe 2 a))	

Les navires reçoivent-ils des instructions ou des directives concernant l'aménagement et l'équipement du service de cuisine et de table, de façon à satisfaire aux prescriptions de la <i>norme A3.2, paragraphe 2 b)</i> ?	Dans l'affirmative, veuillez indiquer la nature et la fréquence des instructions ou directives données :
Les cuisiniers de navire sont-ils tenus d'avoir suivi une formation agréée ou reconnue par l'autorité compétente ? (<i>norme A3.2, paragraphes 2 c), 3 et 4</i>)	Dans l'affirmative, veuillez présenter brièvement les principaux éléments de cette formation :
Des dispenses ont-elles été délivrées pour autoriser un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire en qualité de cuisinier de navire conformément à la <i>norme A3.2, paragraphe 6</i> ?	Dans l'affirmative, veuillez indiquer la fréquence et la nature des cas dans lesquels de telles dispenses ont été délivrées :
Quelles sont la fréquence et les modalités des inspections documentées menées à bord par le capitaine ou sous son autorité dans les domaines suivants : – approvisionnement en vivres et en eau potable ; – locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable ; – cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas ? (<i>norme A3.2, paragraphe 7</i>)	
Les cuisiniers de navire doivent-ils avoir plus de 18 ans ? (<i>norme A3.2, paragraphe 8</i>)	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 3.2 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

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

Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre Norme A4.1 ; voir également le principe directeur B4.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les gens de mer doivent être couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et avoir accès à des soins médicaux rapides et adéquats qui comprennent les soins dentaires essentiels, pendant la durée de leur service à bord. ■ Pour assurer les soins médicaux, il faut qu'il y ait à bord un médecin qualifié (ou au moins, lorsque cela est autorisé, un marin chargé des soins médicaux), une pharmacie de bord, du matériel médical et un guide médical et que les mesures voulues aient été prises pour obtenir des conseils de spécialistes à terre. ■ La protection et les soins de santé doivent être assurés gratuitement aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales. ■ Les gens de mer doivent avoir le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable. 	
<i>SOINS MÉDICAUX À BORD</i>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>	
Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/> /Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher une ou plusieurs cases ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Des mesures ont-elles été adoptées pour garantir la protection de la santé des gens de mer qui travaillent sur des navires battant le pavillon de votre pays et faire en sorte qu'ils aient rapidement accès à des services de diagnostic et de traitement assurés à bord par un médecin ou un dentiste qualifié ainsi qu'à des installations, des médicaments, du matériel et des connaissances médicales pour recevoir des soins qui soient comparables à ceux dont bénéficient les travailleurs à terre ? (<i>règle 4.1, paragraphe 1 ; norme A4.1, paragraphes 1 a) et b), 3 et 4 a)-c)</i>)	Dans l'affirmative, veuillez résumer la teneur des prescriptions applicables :
Dans quelles circonstances un marin doit-il avoir l'autorisation de l'armateur et/ou du capitaine pour consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale ? (<i>norme A4.1, paragraphe 1 c)</i>)	
Les traitements médicaux ou dentaires, les médicaments nécessaires et autres soins à bord sont-ils fournis gratuitement aux marins ? (<i>règle 4.1, paragraphe 2 ; norme A4.1, paragraphe 1 d)</i>)	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer quelle part de ces frais est à la charge des gens de mer :
Les armateurs doivent-ils prendre à leur charge le coût des soins médicaux prodigués aux gens de mer débarqués dans un port étranger ? (<i>règle 4.1, paragraphe 2 ; norme A4.1, paragraphe 1 d)</i>)	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer quelle part de ces frais est à la charge des gens de mer :

La pharmacie de bord, le matériel médical et le guide médical sont-ils inspectés à des intervalles réguliers pour s'assurer qu'ils sont correctement entretenus ? <i>(norme A4.1, paragraphe 4 a) ; voir aussi principe directeur B4.1.1, paragraphe 4)</i>	Dans l'affirmative, veuillez indiquer à quelle fréquence :
Les navires ont-ils l'obligation d'avoir à leur bord du matériel approprié et de tenir à jour une liste des coordonnées requises afin de pouvoir obtenir par radio ou par satellite des consultations médicales auprès de personnes à terre au cours du voyage ? <i>(norme A4.1, paragraphes 1 b) et 4 d) ; voir aussi principe directeur B4.1.1, paragraphe 6)</i>	
SOINS MÉDICAUX À TERRE	
Les gens de mer à bord de navires croisant dans les eaux territoriales de votre pays ou faisant escale dans ses ports ont-ils accès aux installations médicales à terre lorsqu'ils ont besoin d'un traitement médical ou dentaire immédiat ? <i>(règle 4.1, paragraphe 3 ; voir aussi principe directeur B4.1.3)</i>	Notre pays est sans littoral <input type="checkbox"/>
La législation prévoit-elle l'existence d'un système de liaison par radio ou par satellite ou de communication similaire pour assurer des consultations médicales à tous les navires gratuitement et à toute heure ? <i>(norme A4.1, paragraphe 4 d)</i>	Notre pays est sans littoral <input type="checkbox"/> Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer si un service de ce type existe et, le cas échéant, signaler les éventuels obstacles qui empêchent d'assurer de tels services :
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 4.1 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation : prière de fournir :	
<ul style="list-style-type: none"> – un modèle type de rapport médical pour les gens de mer (<i>norme A4.1, paragraphe 2 ; voir aussi principe directeur B4.1.2, paragraphe 1</i>); – le texte des prescriptions concernant la pharmacie de bord, le matériel médical et le guide médical (<i>norme A4.1, paragraphe 4 a</i>) ; voir aussi <i>principe directeur B4.1.1, paragraphes 4 et 5</i>). 	

Règle 4.2 – Responsabilité des armateurs Norme A4.2 ; voir également le principe directeur B4.2	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les gens de mer ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat. ■ Les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques nécessaires, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité. ■ Les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation 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, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective. ■ Des mesures doivent être prises afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés 	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans les documents ci-joints: Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/> / Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Votre pays a-t-il adopté des dispositions législatives faisant obligation aux armateurs d'assurer aux gens de mer une assistance et un soutien matériel pour faire face aux conséquences financières (y compris les frais d'inhumation) des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat ? <i>(règle 4.2, paragraphe 1 ; norme A.4.2, paragraphes 1 et 3)</i>	Dans l'affirmative, veuillez renvoyer à ces dispositions si celles-ci sont en anglais, français ou espagnol ; sinon, veuillez en résumer la teneur :
La législation nationale limite-t-elle la période pendant laquelle un armateur a l'obligation de prendre à sa charge les frais médicaux et autres dépenses occasionnés par la blessure ou la maladie d'un marin débarqué et de lui verser son salaire ? <i>(norme A4.2, paragraphes 2 et 4)</i>	Dans l'affirmative, veuillez indiquer le nombre de semaines, à compter du jour de la blessure ou du début de la maladie, pendant lesquelles l'armateur continue d'avoir cette obligation :

La législation nationale prévoit-elle d'exempter l'armateur de sa responsabilité dans certains cas ? <i>(norme A4.2, paragraphe 5)</i>	Dans l'affirmative, veuillez indiquer dans quels cas :
Quel type de couverture financière les armateurs sont-ils tenus de prendre à leur charge pour garantir une indemnisation 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 ? <i>(norme A4.2, paragraphe 1 b))</i>	
Existe-t-il des circonstances dans lesquelles la responsabilité de l'armateur concernant la prise en charge des frais médicaux, du logement et de la nourriture ainsi que des frais d'inhumation, est assumée par les autorités publiques ? <i>(norme A4.2, paragraphe 6 ; voir aussi principe directeur B4.2, paragraphes 2 et 3))</i>	Dans l'affirmative, veuillez indiquer dans quelles circonstances :
L'armateur ou ses représentants sont-ils tenus de sauvegarder les effets personnels laissés à bord par des gens de mer malades, blessés ou décédés et/ou de les faire parvenir aux intéressés ou à leurs parents les plus proches ? <i>(norme A4.2, paragraphe 7)</i>	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 4.2 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation : prière de fournir un exemple du type de document accepté ou produit concernant la garantie financière que doivent fournir les armateurs <i>(norme A4.2, paragraphe 1 b))</i> .	
Si ces documents ne sont pas disponibles en anglais, français ou espagnol, prière d'en fournir un résumé dans l'une de ces langues.	

Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents Norme A4.3 ; voir également le principe directeur B4.3	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les conditions de travail, de vie et de formation à bord des navires doivent être sûres et saines et conformes à la législation nationale, ainsi qu'aux autres mesures relatives à la protection de la santé et de la sécurité au travail et à la prévention des accidents à bord des navires. Les précautions raisonnables doivent être prises afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris 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. ■ Les navires doivent avoir une politique et un programme de santé et de sécurité au travail afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans. ■ Un comité de sécurité du navire, auquel doit participer le délégué des gens de mer à la sécurité, doit être établi (sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus). ■ Il est obligatoire d'effectuer une évaluation des risques pour la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord (en tenant compte des données statistiques pertinentes). 	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Votre pays a-t-il adopté une législation et pris d'autres mesures, y compris l'élaboration et la promulgation de directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail, afin de protéger les gens de mer qui vivent, travaillent et suivent une formation à bord de navires battant son pavillon ? <i>(règle 4.3, paragraphes 1-3)</i>	Dans l'affirmative, veuillez renvoyer à ces dispositions, si elles sont disponibles en anglais, français ou espagnol ; sinon, veuillez en résumer la teneur :
L'ensemble des questions visées aux paragraphes 1 et 2 de la norme A4.3, notamment les mesures prises pour protéger les gens de mer de moins de 18 ans ? <i>(norme A4.3, paragraphes 1 et 2 ; voir aussi principe directeur B4.3)</i>	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer les questions qui ne sont pas traitées :
Cette législation et ces autres mesures sont-elles régulièrement examinées, en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, en vue de leur éventuelle révision pour tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et de la nécessité de les améliorer constamment ? <i>(norme A4.3, paragraphe 3)</i>	
Les navires ayant au moins cinq marins à bord sont-ils tenus d'établir un comité de sécurité du navire comptant parmi ses membres des représentants des gens de mer ? <i>(norme A4.3, paragraphe 2 d))</i>	

Les accidents du travail ainsi que les lésions et maladies professionnelles sont-ils déclarés conformément aux orientations fournies par l'OIT ? (norme A4.3, paragraphes 5 a) et 6))	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer comment ils doivent être déclarés :
Les armateurs sont-ils tenus de procéder à des évaluations des risques au regard de la sécurité et de la santé au travail à bord ? (norme A4.3, paragraphe 8)	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer les obligations des armateurs en matière d'évaluation et de prévention des risques :
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 4.3 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation : prière de fournir en anglais, français ou espagnol les documents ci-après : <ul style="list-style-type: none"> – un exemple d'un document (par exemple, la partie II de la DCTM) énonçant les pratiques établies par l'armateur ou les programmes à bord (notamment en matière d'évaluation des risques) aux fins de la prévention des accidents du travail, des lésions et maladies professionnelles (norme A4.3, paragraphes 1 c), 2 b) et 8) ; – le texte des directives nationales applicables (règle 4.3, paragraphe 2) ; – un exemplaire du/des document(s) utilisé(s) pour notifier des situations dangereuses ou des accidents du travail survenus à bord (norme A4.3, paragraphe 1 d)). 	

Règle 4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre Norme A4.4 ; voir également le principe directeur B4.4	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Des installations de bien-être à terre, s'il en existe dans votre pays, doivent être accessibles à tous les gens de mer, ■ La mise en place d'installations de bien-être doit être encouragée dans les ports appropriés, lesquels sont déterminés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. ■ La création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être doit être favorisée, le but étant de veiller à ce qu'ils soient adaptés eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de toute évolution dans le secteur des transports maritimes. 	
Notre pays est sans littoral <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher la case ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Combien d'installations de bien-être à terre destinées aux gens de mer sont en service dans votre pays ?	
Prière de fournir des indications sur les projets de création ou de développement d'installations de bien-être destinées aux gens de mer dans votre pays ? (norme A4.4, paragraphe 2)	
L'accès aux installations ou aux services de bien-être à terre est-il restreint pour certaines catégories de gens de mer débarquant dans des ports où leur navire fait escale ? (règle 4.4, paragraphe 1 ; norme A4.4, paragraphe 1)	Dans l'affirmative, veuillez indiquer quelles restrictions sont appliquées :
Un ou plusieurs conseils du bien-être ont-ils été créés ? (norme A4.4, paragraphe 3)	Dans l'affirmative, veuillez en indiquer brièvement la composition et les activités :
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 4.4 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation : prière de fournir en anglais, français ou espagnol les documents ci-après : <ul style="list-style-type: none"> – une liste de tous les services et installations de bien-être à terre, s'il en existe, mis à la disposition des gens de mer dans votre pays ; – un exemplaire de rapport ou de document d'évaluation établi par un conseil du bien-être, le cas échéant, sur les services de bien-être. 	

Règle 4.5 – Sécurité sociale Norme A4.5 ; voir également le principe directeur B4.5	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Tous les gens de mer résidant habituellement sur le territoire de votre pays ont le droit de bénéficier d'une protection de la sécurité sociale en complément de la protection concernant les soins médicaux et de celle relevant de la responsabilité des armateurs, dans les branches de la sécurité sociale notifiées par votre pays au Directeur général du BIT (qui doivent inclure au moins trois des neuf branches visées dans la convention). ■ La protection de la sécurité sociale ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre et résidant sur le territoire de votre pays. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. ■ Votre pays doit prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer. Le présent rapport doit contenir des renseignements concernant les mesures prises par votre pays pour étendre la protection à des branches autres que celles actuellement notifiées au BIT. ■ Il faut examiner les modalités selon lesquelles, conformément à la législation et à la pratique nationales, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, en l'absence d'une couverture suffisante dans les neuf branches visées. ■ Dans la mesure compatible avec sa législation et sa pratique, votre pays doit coopérer avec d'autres pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, acquis ou en cours d'acquisition. ■ Des procédures équitables et efficaces de règlement des différends doivent être définies. 	

Dans la colonne de droite ci-dessous, prière de répondre à la question suivante en fournissant, s'il y a lieu, les précisions requises : pour chacune des neuf branches énumérées dans la colonne de gauche, les gens de mer résidant habituellement sur le territoire de votre pays bénéficient-ils d'une protection de sécurité sociale complémentaire ? Dans l'affirmative, prière d'indiquer – en faisant référence aux documents demandés ci-dessous – les principales prestations offertes dans la branche concernée (norme A4.5, paragraphes 1 et 3).

Soins médicaux	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes :
Indemnités de maladie	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes :
Prestations de chômage	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes :
Prestations de vieillesse	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes :
Prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes :
Prestations familiales	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes :
Prestations de maternité	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes :
Prestations d'invalidité	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes :
Prestations de survivants	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes :
Existe-t-il certaines branches dans lesquelles les prestations offertes sont moins favorables que celles dont bénéficient les personnes travaillant à terre et résidant sur le territoire de votre pays ? <i>(règle 4.5, paragraphe 3 ; norme A4.5, paragraphe 3)</i>	Dans l'affirmative, veuillez indiquer de quelles branches il s'agit :
Les personnes à la charge des gens de mer résidant habituellement sur le territoire de votre pays bénéficient-elles d'une protection de sécurité sociale ? <i>(règle 4.5, paragraphe 1)</i>	
Prière d'indiquer toute mesure prise ou tout projet en cours d'adoption ou à l'étude dans votre pays qui vise à améliorer les prestations actuellement offertes aux gens de mer ou à étendre la protection de sécurité sociale des gens de mer à des branches dans lesquelles ils ne bénéficient pas encore d'une telle protection. <i>(règle 4.5, paragraphe 2 ; norme A4.5, paragraphe 11)</i>	
Prière d'indiquer tout accord bilatéral ou multilatéral auquel votre pays est partie et qui porte sur la protection de sécurité sociale, y compris sur le maintien des droits acquis ou en cours d'acquisition. <i>(règle 4.5, paragraphe 2 ; norme A4.5, paragraphes 3, 4 et 8)</i>	
Est-il procédé à un contrôle pour vérifier que les cotisations dues par les armateurs et, le cas échéant, les gens de mer, au titre des systèmes ou régimes pertinents de protection et de sécurité sociales ont été effectivement versées ? <i>(norme A4.5, paragraphe 5 ; voir aussi principe directeur B4.5, paragraphes 6 et 7))</i>	
Votre pays a-t-il adopté des mesures visant à offrir des prestations sociales à des gens de mer qui ne résident pas sur le territoire national, qui travaillent sur des navires battant son pavillon et qui n'ont pas une couverture sociale suffisante ? <i>(norme A4.5, paragraphes 5 et 6 ; voir aussi principe directeur B4.5, paragraphe 5)</i>	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 4.4 (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus : <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

Titre 5. Conformité et mise en application des dispositions

Note :

Le titre 5 comprend trois règles principales, la règle 5.1 (*Responsabilités de l'Etat du pavillon*), la règle 5.2 (*Responsabilités de l'Etat du port*) et la règle 5.3 (*Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre*). Ces trois règles contiennent le détail des obligations fondamentales énoncées dans l'article V (*Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions*) (voir paragraphes 2 à 7).

Les règles 5.1 et 5.2 regroupent plusieurs règles ayant chacune une partie A (*norme*) et d'une partie B (*principe directeur*), qui sont traitées dans le présent rapport comme des règles distinctes (règle 5.1.1 – Principes généraux par exemple).

Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon	
Règle 5.1.1 – Principes généraux Norme A5.1.1 ; voir également le principe directeur B5.1.1 Se reporter également à la règle 5.1.4 et à la norme A5.1.4, paragraphes 1 et 2	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Chaque pays doit disposer d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions de travail à bord des navires battant son pavillon assorti d'objectifs et de normes précis pour son administration ainsi que de procédures générales appropriées permettant d'évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées. ■ L'autorité compétente doit désigner des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant aux fins de la réalisation de ses fonctions d'inspection et de certification. 	
Prière de décrire la structure et les objectifs fondamentaux du système d'inspection et de certification des conditions de travail maritime mis en place dans votre pays, conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4, pour faire en sorte que les conditions de travail et de vie des gens de mer soient et demeurent conformes aux normes de la convention à bord des navires battant son pavillon. Prière d'indiquer également les mesures visant à évaluer l'efficacité de ce système. <i>(règle 5.1.1, paragraphes 2 et 5 ; norme A5.1.1, paragraphe 1 ; règle 5.1.2, paragraphe 2)</i>	
Les navires battant le pavillon de votre pays ont-ils l'obligation de tenir à disposition à bord un exemplaire de la convention ? <i>(norme A5.1.1, paragraphe 2)</i>	Dans l'affirmative, veuillez renvoyer au texte applicable :
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.1.	
Documentation : prière de fournir, en anglais, français ou espagnol :	
<ul style="list-style-type: none"> ■ un rapport ou autre document présentant des informations sur les objectifs et normes définis pour le système d'inspection et de certification de votre pays, notamment sur les procédures prévues aux fins de son évaluation ; ■ des informations sur les crédits budgétaires alloués à l'administration du système d'inspection et de certification de votre pays pendant la période couverte par le présent rapport et sur les recettes perçues pendant la même période au titre des services d'inspection et de certification ; ■ des statistiques sur les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> – le nombre de navires battant le pavillon de votre pays inspectés pendant la période couverte par le présent rapport en vue de vérifier leur conformité aux prescriptions de la convention ; – le nombre des inspecteurs désignés par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité ayant effectué les inspections correspondantes pendant la période couverte par le présent rapport ; – le nombre des certificats de travail maritime à durée de validité ordinaire (soit une durée n'excédant pas cinq ans) en vigueur ; – le nombre des certificats provisoires délivrés pendant la période couverte par le présent rapport conformément à la <i>norme A5.1.3, paragraphe 5</i>. 	

Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon	
Règle 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus Norme A5.1.2 ; voir également le principe directeur B5.1.2 (et la règle 5.1.1, paragraphe 3)	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Des organismes reconnus pourront être autorisés à assurer certaines fonctions d'inspection ou de certification sous réserve des conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> – il s'agit de fonctions pour lesquelles le code de la convention dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu ; – ces fonctions sont couvertes par l'habilitation conférée par l'autorité compétente ; – l'organisme reconnu a démontré qu'il avait la compétence et l'indépendance nécessaires. ■ Les pays doivent établir un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par des organismes reconnus ainsi que des procédures de communication avec ces organismes et des procédures de contrôle de leur action. ■ Les pays doivent fournir au BIT la liste des organismes reconnus en indiquant les fonctions qu'ils sont habilités à assumer. 	

Il n'existe pas d'organisme reconnu dans notre pays <input type="checkbox"/> Prière de cocher la case ci-dessus ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Votre pays a-t-il adopté une législation ou d'autres mesures régissant l'habilitation d'organismes reconnus aux fins de la réalisation des fonctions d'inspection et de certification ?	Dans l'affirmative, veuillez renvoyer aux dispositions applicables si l'original est en anglais, français ou espagnol ou en résumer la teneur si ce n'est pas le cas :
Les organismes reconnus sont-ils tous autorisés à exiger la correction de défauts sur des navires et à effectuer des inspections à la demande de l'Etat du port ? <i>(norme A5.1.2, paragraphe 2)</i>	
Votre pays a-t-il fourni au BIT la liste des organismes reconnus qu'il a autorisés à agir en son nom, en indiquant les fonctions qu'ils sont habilités à assumer ? <i>(norme A5.1.2, paragraphe 4)</i>	Oui <input type="checkbox"/> Non, cette information est jointe au présent rapport <input type="checkbox"/>
Prière de décrire comment votre pays procède pour examiner la compétence et l'indépendance des organismes reconnus et de fournir des informations sur tout système établi aux fins de la communication des renseignements pertinents à ces organismes et du contrôle de leur action. <i>(règle 5.1.2, paragraphe 2 ; norme A5.1.2, paragraphe 1)</i>	<input type="checkbox"/>
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.2.	
Documentation : prière de fournir, en anglais, français ou espagnol, un ou des exemple(s) des pouvoirs conférés aux organismes reconnus <i>(règle 5.1.1, paragraphe 5 ; règle 5.1.2, paragraphe 2).</i>	

Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon	
Règle 5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime Norme A5.1.3 ; voir également le principe directeur B5.1.3	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les navires doivent conserver un certificat de travail maritime dès lors : <ul style="list-style-type: none"> – que leur jauge brute est égale ou supérieure à 500 et qu'ils effectuent des voyages internationaux ; – que leur jauge brute est égale ou supérieure à 500 et qu'ils battent le pavillon d'un pays en opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays ; – qu'un certificat est requis par l'armateur. ■ Le certificat certifie que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation deautres dispositions visant l'application de la convention. ■ Le certificat est délivré une fois que les 14 points énumérés à l'annexe A5-I ont été inspectés et déclarés conformes, pour une durée n'excédant pas cinq ans, sous réserve de la réalisation d'au moins une inspection intermédiaire pendant cette période. ■ Dans certains cas déterminés, un certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire, mais une fois seulement et pour une durée n'excédant pas six mois. ■ Une déclaration de conformité du travail maritime établie par 14 points énumérés à l'annexe A5-I, et une partie II, qui est établie par l'armateur et certifiée par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité et énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec ces prescriptions nationales. ■ La présentation et le contenu des certificats et de la DCTM sont définis dans la norme A5.1.3 et l'annexe A5-II. ■ Dans certaines circonstances déterminées, le certificat de travail maritime perd sa validité ou doit être retiré. 	
<i>Dans la colonne de droite ci-dessous, prière de renvoyer aux dispositions nationales et autres mesures visant à assurer l'application des prescriptions de la convention figurant en regard dans la colonne de gauche, si l'original est en anglais, français ou espagnol ; si tel n'est pas le cas, prière de renvoyer à ces dispositions ou mesures et d'en résumer la teneur.</i>	
Les cas dans lesquels un certificat de travail maritime est prescrit ; la durée de validité maximum de ce document ; la portée de l'inspection préalable ; l'obligation d'effectuer une inspection intermédiaire ; les dispositions relatives au renouvellement du certificat. <i>(règle 5.1.3 ; norme A5.1.3, paragraphes 1-4)</i>	
Les cas dans lesquels un certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire (<i>norme A5.1.3, paragraphe 5 a)-c)</i> ; s'ils sont délivrés, la durée de validité maximum de ces certificats provisoires ; la portée de l'inspection préalable exigée pour délivrer de tels certificats. <i>(norme A5.1.3, paragraphes 5-8)</i>	

Les prescriptions relatives à l'affichage à bord et la mise à disposition pour consultation du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime. <i>(règle 5.1.3, paragraphe 6 ; norme A5.1.3, paragraphes 12 et 13)</i>	
Les circonstances dans lesquelles le certificat de travail maritime perd sa validité. <i>(norme A5.1.3, paragraphes 14 et 15 ; voir aussi principe directeur B5.1.3, paragraphe 6)</i>	
Les circonstances dans lesquelles le certificat de travail maritime doit être retiré. <i>(norme A5.1.3, paragraphes 16 et 17)</i>	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.3.	
Documentation : prière de fournir un exemplaire en anglais du certificat de travail maritime provisoire national si votre pays délivre un tel document.	

Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon	
Règle 5.1.4 – Inspection et mise en application Norme A5.1.4 ; voir également le principe directeur B5.1.4	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les dispositions nécessaires doivent être prises pour assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les instructions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer les inspections de façon efficace. ■ Les navires doivent être inspectés aux intervalles prescrits aux fins de la certification, le cas échéant, ces intervalles ne devant en aucun cas excéder trois ans. ■ Si une plainte qui n'apparaît pas manifestement infondée est reçue ou qu'un défaut de conformité aux prescriptions de la convention ou de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime sont constatés, une enquête doit être ouverte sur la question et tout manquement doit être corrigé. ■ Lorsqu'il y a lieu de croire que des manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la convention (y compris aux droits des gens de mer) ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, les inspecteurs doivent être habilités à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises (cette décision doit pouvoir faire l'objet d'un recours). ■ Tous les efforts raisonnables doivent être faits pour éviter qu'un navire ne soit indûment retenu ou retardé. Des indemnités doivent être versées pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs. ■ Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives doivent être effectivement appliquées en cas d'infraction aux prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs. ■ Les inspecteurs doivent tenir confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation de la législation. ■ Pour toute inspection effectuée, les inspecteurs doivent soumettre à l'autorité compétente un rapport qui sera affiché à bord du navire et communiqué sur demande aux représentants des gens de mer. L'autorité compétente doit tenir des registres des inspections et publier un rapport annuel. 	
Tous les navires battant le pavillon de votre pays visés par la convention font-ils l'objet, tous les trois ans au moins, d'une inspection destinée à vérifier leur conformité avec les prescriptions de la convention ? <i>(règle 5.1.4, paragraphe 1 ; norme A5.1.4, paragraphe 4)</i>	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer toutes les catégories de navires qui ne font l'objet d'aucune inspection ou sont inspectés à des intervalles excédant trois ans :
Prière d'indiquer quelles sont les qualifications et la formation exigées des inspecteurs de l'Etat du pavillon qui effectuent des inspections en vertu de la convention. <i>(norme A5.1.4, paragraphe 3)</i>	
Prière de résumer les mesures adoptées pour garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure indue ; prière d'indiquer également comment l'application de ces mesures est assurée. <i>(norme A5.1.4, paragraphes 3, 6, 11 a) et 17)</i>	
Les inspecteurs sont-ils munis d'un exemplaire des <i>Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006, publiées par l'OIT</i> en 2008, ou de directives ou orientations nationales similaires ? <i>(norme A5.1.4, paragraphe 7 ; voir aussi principe directeur B5.1.4, paragraphe 2)</i>	
Prière de résumer les procédures suivies pour recevoir et traiter des plaintes et faire en sorte que leur source soit tenue confidentielle. <i>(norme A5.1.4, paragraphes 5, 10 et 11 b) ; voir aussi principe directeur B5.1.4, paragraphe 3)</i>	

<p>Prière d'indiquer les dispositions prises pour faire en sorte que les inspecteurs, pour toute inspection effectuée, soumettent un rapport à l'autorité compétente, qu'une copie de ce rapport soit remise au capitaine et qu'une autre soit affichée sur le tableau d'affichage du navire. <i>(norme A5.1.4, paragraphe 12)</i></p>	
<p>Quels sont les cas de figure dans lesquels il peut être interdit à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises pour remédier à des manquements aux dispositions de la convention ? <i>(norme A5.1.4, paragraphe 7 c)</i></p>	
<p>Prière d'indiquer les dispositions légales ou principes rendant obligatoire le versement d'indemnités pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs et d'en résumer la teneur ; le cas échéant, prière de donner des exemples de situations dans lesquelles des armateurs ont reçu de telles indemnités. <i>(norme A5.1.4, paragraphe 16)</i></p>	
<p>Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.4.</p>	
<p>Documentation : prière de fournir :</p> <ul style="list-style-type: none"> – un exemplaire en anglais, français ou espagnol des rapports annuels sur les activités d'inspection publiés conformément à la <i>norme A5.1.4, paragraphe 13</i>, pendant la période couverte par le présent rapport ; – le document type énonçant les tâches et pouvoirs des inspecteurs remis aux intéressés ou signés par eux (<i>norme A5.1.4, paragraphe 7 ; voir aussi principe directeur B5.1.4, paragraphes 7 et 8</i>), ainsi qu'un résumé en anglais, français ou espagnol de ce document si l'original n'est pas dans l'une de ces langues ; – un exemplaire des directives nationales éventuellement remises aux inspecteurs conformément à la <i>norme A5.1.4, paragraphe 7</i>, ainsi qu'un résumé en anglais, français ou espagnol de leur contenu si l'original n'est pas dans l'une de ces langues ; – un exemplaire du formulaire utilisé par les inspecteurs pour établir leurs rapports (<i>norme A5.1.4, paragraphe 12</i>) ; – un exemplaire de tout document disponible visant à informer les gens de mer et autres intéressés des procédures permettant de présenter une plainte (en toute confidentialité) au sujet d'une infraction aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) (<i>norme A5.1.4, paragraphe 5 ; voir aussi principe directeur B5.1.4, paragraphe 3</i>), ainsi qu'un résumé en anglais, français ou espagnol de son contenu si l'original n'est pas dans l'une de ces langues. 	

<p>Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon</p>	
<p>Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord Norme A5.1.5 ; voir également le principe directeur B5.1.5</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Il doit exister, à bord de tous les navires, des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris les droits des gens de mer). ■ Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible ; cependant, les gens de mer doivent avoir le droit de porter plainte directement auprès du capitaine ou d'autorités extérieures appropriées. ■ Les procédures doivent prévoir le droit des gens de mer d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte et des mesures pour prévenir la victimisation des gens de mer ayant porté plainte. Cette victimisation doit être interdite. ■ Tous les gens de mer doivent recevoir un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire. 	
<p>Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/>/Partie II <input type="checkbox"/></p>	
<p>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</p>	
<p>L'autorité compétente de votre pays a-t-elle établi un modèle de procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes à bord des navires battant le pavillon de votre pays ? <i>(règle 5.1.5, paragraphe 1 ; norme A5.1.5, paragraphes 1-3 ; voir aussi principe directeur B5.1.5, paragraphes 1 et 2)</i></p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez indiquer dans quelle mesure les armateurs sont tenus d'utiliser ce modèle :</p>
<p>Prière d'indiquer les dispositions légales ou principes en vertu desquels la victimisation des gens de mer ayant présenté une plainte est interdite et sanctionnée dans votre pays et d'en résumer la teneur. <i>(règle 5.1.5, paragraphe 2)</i></p>	
<p>Prière de présenter brièvement les mesures prises pour faire en sorte que tous les gens de mer reçoivent un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire et mentionnant notamment les coordonnées à utiliser dans le cas du navire et des gens de mer concernés. <i>(norme A5.1.5, paragraphe 4)</i></p>	
<p>Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.5.</p>	
<p>Documentation : prière de fournir le texte du modèle de procédures pour le traitement des plaintes à bord en vigueur dans votre pays, si un tel modèle a été établi, ou des procédures appliquées de façon habituelle sur les navires battant le pavillon de votre pays, ainsi que la traduction en anglais, français ou espagnol de ces procédures si l'original n'est pas dans l'une de ces langues.</p>	

Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon	
Règle 5.1.6 – Accidents maritimes	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Une enquête officielle doit être diligentée sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant le pavillon de votre pays. ■ Les Membres de l'OIT doivent coopérer aux enquêtes sur les accidents maritimes graves. 	
<p>Prière d'indiquer les dispositions légales applicables et toute autre mesure donnant effet à la règle 5.1.6 et de fournir un résumé de ces dispositions ou mesures en anglais, français ou espagnol si l'original n'est pas dans l'une de ces langues.</p>	
<p>Prière d'indiquer les mesures et prescriptions mises en place pour assurer l'ouverture d'une enquête officielle en cas d'accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine impliquant un navire battant le pavillon de votre pays et de préciser si les rapports finaux de telles enquêtes sont en principe rendus publics. <i>(règle 5.1.6, paragraphe 2)</i></p>	
<p>Prière de fournir des informations sur le nombre d'enquêtes diligentées pendant la période couverte par le présent rapport.</p>	
<p>Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.6.</p>	

Règle 5.2 – Responsabilités de l'Etat du port	
Règle 5.2.1 – Inspections dans le port	
Norme A5.2.1 ; voir également le principe directeur B5.2.1	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans un port est susceptible d'être inspecté par un fonctionnaire autorisé de votre pays pour vérifier la conformité aux prescriptions de la convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des gens de mer. ■ L'inspection doit se fonder sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port. ■ Si le navire dispose d'un certificat de travail maritime délivré conformément à la convention, ce certificat et la déclaration de conformité du travail maritime qui y est annexée doivent être acceptés comme attestant, sauf preuve contraire, sa conformité. L'inspection doit alors se limiter à un contrôle du certificat et de la déclaration, sauf dans les cas prévus aux alinéas a) à d) de la norme A5.2.1, paragraphe 1. ■ Dans les cas prévus à la norme A5.2.1, paragraphe 1a) à d), une inspection plus approfondie peut être effectuée. Une telle inspection doit être effective lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer. ■ En principe, l'inspection plus approfondie doit couvrir les 14 points énumérés à l'annexe A5-III, sauf lorsqu'une plainte est déposée. ■ Les procédures devant être suivies lorsque des manquements ou non-conformités sont constatés (notamment l'immobilisation du navire jusqu'à leur rectification ou l'acceptation par le fonctionnaire autorisé d'un plan visant à y remédier) sont énoncées dans la norme A5.2.1, paragraphes 4 à 6. ■ Il convient d'éviter, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. Des dommages et intérêts devront être payés pour toute perte ou tout préjudice subi s'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé. 	
<p>Notre pays n'est pas un Etat du port <input type="checkbox"/></p> <p>Prière de cocher la case ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</p>	
<p>Prière de signaler tout mémorandum d'entente régional sur le contrôle par l'Etat du port auquel votre pays est partie. <i>(règle 5.2.1, paragraphe 3)</i></p>	
<p>Votre pays a-t-il établi un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port pour vérifier la conformité aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris les droits des gens de mer) ? <i>(règle 5.2.1, paragraphes 1, 4 et 5)</i></p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez présenter ce système, notamment la méthode utilisée pour évaluer son efficacité :</p>
<p>Prière d'indiquer le nombre des fonctionnaires autorisés désignés par l'autorité compétente et de fournir des informations sur les qualifications et la formation exigées des personnes effectuant le contrôle par l'Etat du port.</p>	
<p>Les fonctionnaires autorisés reçoivent-ils des orientations concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire (par exemple les orientations pertinentes des <i>Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006</i>, publiées par l'OIT en 2008, des orientations nationales similaires ou encore des orientations fournies dans un mémorandum d'entente régional sur le contrôle par l'Etat du port) ? <i>(norme A5.2.1, paragraphe 7)</i></p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez indiquer quelles sont ces orientations :</p>

<p>Prière d'indiquer les dispositions légales ou principes prévoyant le versement de dommages et intérêts pour tout préjudice ou perte résultant de l'immobilisation ou du retard induit d'un navire et le cas échéant, prière de citer des exemples de situations dans lesquelles des dommages et intérêts ont été versés à des armateurs.</p> <p><i>(norme A5.2.1, paragraphe 8)</i></p>	
<p>Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 5.2.1.</p>	
<p>Documentation : prière de fournir :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ le texte des orientations nationales fournies aux inspecteurs en application de la <i>norme A5.2.1, paragraphe 7</i>, et d'en indiquer la teneur en anglais, français ou espagnol si l'original n'est pas dans l'une de ces langues ; ■ des statistiques sur les éléments suivants, pour la période couverte par le présent rapport : <ul style="list-style-type: none"> – le nombre de navires étrangers inspectés dans les ports ; – le nombre d'inspections plus approfondies effectuées en application de la <i>norme A5.2.1, paragraphe 1</i> ; – le nombre de cas dans lesquels des manquements importants ont été constatés ; – le nombre d'immobilisations de navires étrangers dues, pour tout ou partie, à des conditions à bord présentant un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou constituant une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris les droits des gens de mer). <p>Note : Si les informations demandées sont aussi présentées en relation avec un accord régional sur le contrôle par l'Etat du port, il suffit de fournir un exemplaire du rapport correspondant ou un lien renvoyant vers le site Internet donnant accès aux renseignements en question.</p>	

<p>Règle 5.2 – Responsabilités de l'Etat du port</p>	
<p>Règle 5.2.2 – Procédures de traitement à terre des plaintes Norme A5.2.2 ; voir également le principe directeur B5.2.2</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé au port où le navire fait escale. ■ Le fonctionnaire autorisé doit entreprendre une enquête initiale. Si la plainte relève des dispositions de la norme A5.2.1, une inspection plus approfondie peut être effectuée. Sinon, le fonctionnaire autorisé doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire. ■ Si l'enquête ou l'inspection révèle une non-conformité justifiant l'immobilisation du navire, la procédure prévue dans la norme A5.2.1, paragraphe 6, doit être suivie. ■ Si tel n'est pas le cas et que la plainte n'a pas été réglée, le fonctionnaire autorisé en avise l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir des conseils et un plan de mesures correctives. ■ Si la plainte n'est toujours pas réglée, l'Etat du port doit transmettre au Directeur général du BIT une copie du rapport du fonctionnaire autorisé accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée par l'Etat du pavillon ; les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port sont également informées. ■ Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer. 	
<p>Notre pays n'est pas un Etat du port <input type="checkbox"/></p> <p>Prière de cocher la case ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</p>	
<p>Votre pays a-t-il établi des procédures, notamment des mesures visant à garantir la confidentialité des plaintes, en vue de permettre aux gens de mer faisant escale dans ses ports de présenter des plaintes au sujet d'une infraction aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris les droits des gens de mer) ?</p> <p><i>(règle 5.2.2, paragraphe 1 ; norme A5.2.2, paragraphes 1-7 ; voir aussi principe directeur B5.2.2)</i></p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez présenter ces procédures en renvoyant aux dispositions légales ou mesures correspondantes :</p>
<p>Prière de fournir des informations sur le nombre des plaintes dont il a été rendu compte pendant la période couverte par le présent rapport ainsi que sur le nombre des plaintes réglées dont le Directeur général du BIT a été informé.</p> <p><i>(norme A5.2.2, paragraphe 6)</i></p>	
<p>Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 5.2.2.</p>	
<p>Documentation : Prière de fournir, en anglais, français ou espagnol, le texte de tout document présentant les procédures de traitement à terre des plaintes.</p>	

Règle 5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre	
Norme A5.3 ; voir également le principe directeur B5.3	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les Membres de l'OIT doivent mettre en place un système efficace d'inspection et de surveillance pour s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en tant que fournisseurs de main-d'œuvre, notamment en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer. ■ Les Membres doivent aussi assumer des responsabilités en ce qui concerne la sécurité sociale des gens de mer qui sont leurs nationaux, des résidents ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire. 	
Il n'y a pas de gens de mer dans notre pays <input type="checkbox"/>	
Prière de cocher la case ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
<p>Prière de présenter le système mis en place à l'échelon national pour assurer l'inspection, la surveillance et le respect des responsabilités qui incombent à votre pays en tant que fournisseur de main-d'œuvre en vertu de la MLC, 2006, y compris les procédures légales en cas d'infraction aux prescriptions prévues dans la règle 1.4. Prière de présenter également la méthode utilisée pour évaluer l'efficacité de ce système.</p> <p><i>(règle 5.3, paragraphes 3 et 4 ; norme A5.3, à lire conjointement avec la norme A1.4)</i></p>	<p>Ces informations ont déjà été fournies dans la rubrique relative à la règle 1.4 <input type="checkbox"/></p>
<p>Si, dans votre pays, des gens de mer sont des nationaux, des résidents habituels ou des personnes domiciliées sur le territoire, des dispositions ont-elles été prises pour faire en sorte qu'ils bénéficient d'une protection de sécurité sociale, quel que soit le pavillon du navire à bord duquel ils travaillent ?</p> <p><i>(règle 5.3, paragraphe 1)</i></p>	<p>Il a déjà été répondu à cette question dans la rubrique relative à la règle 4.5 <input type="checkbox"/></p>
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 5.3.	

