

---

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des normes internationales du travail  
Programme des activités sectorielles

**Projet de**

**Directives pour les inspections des Etats  
du pavillon en vertu de la convention  
du travail maritime, 2006**

Genève, 2008



BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL GENÈVE

---



ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des normes internationales du travail  
Programme des activités sectorielles

**Projet de**

**Directives pour les inspections des Etats  
du pavillon en vertu de la convention  
du travail maritime, 2006**

**Réunion d'experts tripartite en vue de l'élaboration  
de directives pour les inspections des Etats  
du pavillon en vertu de la convention  
du travail maritime, 2006**

Genève, 2008

Copyright © Organisation internationale du Travail 2008

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 adressée à Publications (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

---

ISBN 978-92-2-221291-0

*Première édition 2008*

---

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 du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse. Des catalogues et listes des nouvelles publications peuvent être obtenus gratuitement à la même adresse, ou par e-mail: [pubvente@ilo.org](mailto:pubvente@ilo.org) ou par notre site Web: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

---

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

---

# Réunion d'experts tripartite en vue de l'élaboration de directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006

## 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail

1. En adoptant la convention du travail maritime, 2006 (CTM, 2006), la Conférence internationale du Travail a adopté du même coup 17 résolutions destinées à faciliter la promotion, la ratification et l'application effective de la convention, ainsi que l'existence de conditions de travail plus décentes dans le secteur maritime <sup>1</sup>.
2. Concernant la mise en œuvre de la convention et compte tenu des fermes obligations établies dans les articles et au titre 5 de la nouvelle convention pour le respect et l'application des règles, la Conférence a adopté deux résolutions ayant spécifiquement pour objet de guider les Membres dans l'accomplissement de leur tâche par rapport à ces dispositions.
3. Ces deux résolutions sont intitulées «Résolution concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port» (résolution IV) et «Résolution concernant l'élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon» (résolution XIII).
4. La résolution XIII dit ceci:

*Résolution concernant l'élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon*

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,  
Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Considérant que cette convention vise à établir un nouveau pilier de la législation internationale pour le secteur des transports maritimes;

Prenant note des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article V, ainsi que de la règle 5.1.1, de la norme A5.1.1 et du principe directeur B5.1.1 de la convention susmentionnée, qui contiennent des dispositions relatives aux responsabilités de l'Etat du pavillon et à l'inspection et la certification par ce dernier des conditions du travail maritime;

Notant que le succès de la convention dépendra, entre autres, d'une mise en œuvre uniforme et harmonisée des responsabilités de l'Etat du pavillon, conformément aux dispositions pertinentes de l'instrument;

Considérant que, du fait que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier, il est important que les inspecteurs de l'Etat du pavillon reçoivent des directives appropriées pour l'exercice de leurs fonctions,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur général de donner la priorité voulue, au moyen de réunions tripartites d'experts, à la mise au point des orientations appropriées pour l'inspection par l'Etat du pavillon.

5. Les deux résolutions prévoient la tenue de réunions tripartites d'experts pour l'élaboration de ce guide. Toutefois, pendant la préparation de ce qui allait devenir la résolution XIII,

<sup>1</sup> Adoption le 22 février 2006, 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, 2006, *Compte rendu provisoire* n° 16, p. 16/9.

---

plusieurs représentants gouvernementaux ont exprimé des doutes sur la nécessité de directives internationales pour l'inspection de l'Etat du pavillon, ou d'une réunion entre experts sur ce sujet. Ils ont estimé que les choses étaient suffisamment claires dans la convention, que les Etats du pavillon avaient de multiples pistes à leur disposition pour mettre en œuvre la convention, et qu'une réunion tripartite d'experts sur le contrôle par l'Etat du port suffirait à guider les Etats du pavillon comme il convenait. En revanche, d'autres représentants gouvernementaux ainsi que les représentants des armateurs et des gens de mer ont souligné que beaucoup de pays avaient besoin d'aide dans ce domaine et que, sans elle, ils risquaient de ne pouvoir ratifier la convention. Il est ressorti un consensus quant à l'idée d'élaborer des directives pour les inspections des Etats du pavillon, étant entendu que ces directives n'engageraient que les Etats qui les trouveraient utiles. On a fait remarquer que la priorité devrait être donnée à la définition d'orientations pour les agents du contrôle par l'Etat du port <sup>2</sup>.

6. Bien que l'on ait prévu, dans ces deux résolutions et au cours des débats de la Conférence, d'accorder la priorité à la mise au point de directives pour les agents du contrôle par l'Etat du port, la nécessité s'est en fait imposée, une fois la convention adoptée, d'élaborer en parallèle les directives pour les Etats du pavillon et celles destinées au contrôle par l'Etat du port afin que ce dernier ait une raison d'être. En effet, ainsi qu'on l'a signalé lors des discussions concernant la nécessité de directives à propos des responsabilités de l'Etat du port durant les préparatifs de la convention, et comme le laisse entendre l'utilisation d'une même formulation dans la norme A5.1.4, paragraphe 7 c), et la norme A5.2.1, paragraphe 1, de la convention adoptée par la suite, le rôle des contrôles de l'Etat du port se veut complémentaire de celui des inspections de l'Etat du pavillon et, par conséquent, ces contrôles ne doivent pas aller plus loin que les inspections <sup>3</sup>.
7. A sa 298<sup>e</sup> session (mars 2007), le Conseil d'administration du BIT a donné son accord pour que le BIT entame la préparation de réunions tripartites d'experts en 2008 aux termes des deux résolutions.

### **Concrétisation de la proposition du Bureau**

8. Au second semestre 2007, le Bureau a commencé la rédaction d'un projet de texte pouvant servir de base de travail à la réunion tripartite d'experts qui élaborerait les orientations destinées aux inspections des Etats du pavillon. Le gouvernement britannique a accepté de diriger un petit groupe de travail informel entre experts issus d'un petit nombre de gouvernements et d'organisations internationales d'armateurs et de gens de mer. On trouvera en annexe du présent document le texte des directives proposées par le Bureau pour les inspections des Etats du pavillon, directives soumises à l'attention de la réunion tripartite à des fins de correction éventuelle. Cette proposition et les considérations présentées dans les paragraphes ci-après reprennent les idées formulées dans le groupe de travail informel (idées communiquées sans préjudice des points de vue pouvant être exprimés par les experts à la réunion de septembre 2008). La proposition tient également compte des orientations dessinées pour les Etats du pavillon sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI).

<sup>2</sup> Voir 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, 2006, *Compte rendu provisoire* n° 3-1(Rev.), paragr. 84 à 98.

<sup>3</sup> Réunion tripartite d'intersession sur le suivi de la Conférence technique maritime préparatoire, Rapport de la discussion, PTMC/2005/23, paragr. 138-149.

- 
9. Les directives élaborées à l'issue des débats de la Conférence et proposées comme base de travail dans l'annexe qui suit s'adressent aux Etats du pavillon qui ont besoin d'aide pour leurs inspections. Elles tiennent aussi compte du souhait des Etats du pavillon d'harmoniser leurs procédures d'inspection, mais aucune méthode d'inspection n'y est recommandée en particulier et elles n'apportent aucune restriction à la latitude que la convention laisse à chaque Etat Membre qui l'a ratifiée pour qu'il assume ses responsabilités en vertu de la règle 5.1 de la convention.
  10. Au moment d'élaborer ces directives, le Bureau a été amené à s'interroger, entre autres choses, sur le champ d'application. A quoi pensait exactement la Conférence lorsqu'elle a appelé à l'élaboration d'«orientations appropriées pour l'inspection par l'Etat du pavillon» selon la résolution XIII? Au vu de cette formulation, on a abouti à la conclusion que les directives pour les Etats du pavillon (à la différence des directives relevant de la résolution IV et destinées aux fonctionnaires du contrôle par l'Etat du port) devraient s'adresser à *la fois* aux inspecteurs de l'Etat du pavillon et aux Etats du pavillon avec leurs autorités compétentes, et constituer un guide autant pour la réalisation d'une inspection que pour le système d'inspection et de certification de l'Etat du pavillon, y compris la réponse aux plaintes comme le prévoit la norme A5.1.4, paragraphe 5.
  11. La proposition présentée plus loin en annexe obéit à la recherche d'une formule pour guider les inspecteurs de l'Etat du pavillon dans la pratique en leur indiquant le «mode d'emploi» d'une évaluation du degré de conformité tout en restant fidèle au texte de la convention. Une difficulté particulière a été de concevoir une formule qui différencie, d'une part, l'orientation des Etats du pavillon au regard des responsabilités des pays concernant la mise en œuvre pour lesquelles les parlements doivent accorder toute l'attention voulue aux indications détaillées fournies dans la partie B du code de la CTM, 2006, et, d'autre part, les conseils prodigués dans ces directives. La première relèvera du système de contrôle bien établi à l'OIT. Aux termes de la CTM, 2006, les Membres ne sont pas obligés d'appliquer les prescriptions de la convention selon les modalités arrêtées dans la partie B du code. Mais ils sont obligés d'accorder à ces dispositions l'attention qui convient (art. VI, paragr. 2). A cet égard, il est suggéré de reproduire dans les directives visant les Etats du pavillon la note explicative de la convention pour éviter qu'elle soit reprise d'une manière qui pourrait détonner avec les fragiles équilibres recherchés dans la convention.
  12. En même temps, ces directives doivent apporter quelque chose de plus qu'une simple reproduction du texte de la convention. Dans ces directives, il importe de trouver un équilibre entre un «catalogue» de conseils pratiques (pour vérifier le degré de conformité avec les prescriptions de la convention, par exemple) qui ne soit pas trop long, et la fidélité au libellé exact de la convention et des accords illustrés dans ses prescriptions. De même, il importe de clarifier le rôle que peut jouer tout organisme reconnu agissant pour le compte d'un Etat du pavillon, notamment lorsqu'il s'agit de répondre à des plaintes ou d'appliquer des sanctions prévues par la législation nationale.
  13. D'autre part, il faut réfléchir à la question de savoir faire la distinction entre les orientations relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer qui sont assujettis, sur 14 points, à une inspection et une certification, et les orientations concernant d'autres aspects qui n'exigent qu'une inspection aux termes de la convention. Si, d'un point de vue pratique, il peut être avantageux de s'occuper des deux sujets séparément, les directives proposées s'appuient sur l'idée que tous les points doivent être traités ensemble dans l'ordre où ils sont évoqués dans la convention, pour ne pas donner l'impression que les aspects assujettis à une certification sont plus importants que les autres. A la section 3.2 de la proposition du Bureau, intitulée «Prescriptions de la CTM, 2006, exigeant une inspection et, le cas échéant, une certification», les points assujettis à une certification sont signalés par la mention «**Inspection et certification**».

---

## **Structure de la proposition du Bureau**

14. Les directives proposées en annexe pour les inspections des Etats du pavillon comme base de travail de la réunion tripartite d'experts se divisent en quatre chapitres et visent d'abord à fournir des conseils pratiques, adaptables par les administrations nationales, aux inspecteurs des Etats du pavillon (ou aux organismes reconnus désignés) chargés de vérifier si les navires se conforment aux prescriptions de la CTM, 2006 (telles qu'elles sont mises en œuvre aux termes de la législation nationale pertinente). Le chapitre 2, qui traite de la question plus générale qu'est la responsabilité du système d'inspection, apporte aux Etats du pavillon (et à leurs autorités compétentes) des indications sur des éléments du système d'inspection et de certification, tels que la constitution d'une documentation, la nomination d'inspecteurs et l'autorisation des organismes reconnus.

## **La proposition du Bureau en bref**

15. Telles qu'elles ont été pensées, les directives présentées plus loin en annexe se veulent un texte à part entière qui se suffit à lui-même sous la plupart des aspects. Certains points méritent toutefois d'être soulignés.

### **Législation nationale et application dans le pays**

16. Si le système d'inspection et de certification des navires instauré par la CTM, 2006, comporte des points communs avec le système de certification lié aux conventions élaborées sous les auspices de l'OMI, il existe cependant entre eux des différences importantes. *Premièrement*, la documentation transportée à bord ainsi que les inspections de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port qui lui sont associées sont expressément liées à la législation *nationale* ou à d'autres mesures d'application de la convention. Cette dernière, ainsi qu'on l'a dit, laisse aux Membres une certaine latitude quant à la méthode précise employée pour sa mise en œuvre. Cela signifie que l'Etat du pavillon ou son autorité compétente doit déterminer (à la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime, ou DCTM) les prescriptions nationales qui s'appliquent aux conditions de travail et de vie des gens de mer dans chacun des 14 domaines assujettis à une certification (norme A5.1.3, paragr. 10 a)). *Deuxièmement*, s'agissant des inspections de l'Etat du pavillon, la CTM, 2006, s'applique à tous les navires couverts par la convention, et pas seulement aux navires dont la certification est obligatoire. Il s'y ajoute des prescriptions pour les conditions de travail et de vie des gens de mer qui n'exigent pas de certification mais qui demandent une inspection de l'Etat du pavillon. *Troisièmement*, la CTM, 2006, inclut également des dispositions qui instaurent des prescriptions selon lesquelles il est possible de porter plainte à bord du navire, auprès des Etats du pavillon et des fonctionnaires autorisés des ports étrangers.

### **Intérêt pratique des directives et convention du travail maritime, 2006**

17. Ainsi qu'on vient de le voir, ces directives se veulent, entre autres, un guide pratique à l'intention des inspecteurs des Etats du pavillon, et présentent l'intérêt d'offrir un «mode d'emploi» qui va au-delà des recommandations déjà contenues dans le texte de la convention même, sans toutefois aller au-delà des prescriptions de la convention. La dimension internationale des directives ajoute au problème puisque, malgré tout, il a fallu tenir compte du fait que les points des prescriptions nationales dont la conformité doit être vérifiée par les inspecteurs peuvent varier entre les pays à cause du régime particulier des directives à la partie B du code de la convention, et de la latitude laissée par ailleurs dans la convention. Cela est particulièrement vrai des titres 3 (Logement, loisirs, alimentation et service de table) et 4 (Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale), où l'on trouve déjà des indications importantes sur la mise en

---

œuvre dont les Membres doivent tenir compte comme il convient pour assumer les obligations qui sont les leurs en vertu de la convention. **Les directives proposées ont donc été pensées dans l'idée de souligner que les lois et règlements nationaux ou autres mesures d'application de la convention sont les sources qui font foi pour ce qui est de définir la teneur des prescriptions.** Tout problème lié à la façon dont un Membre remplit ses obligations légales au niveau national sera du ressort du système de surveillance de l'OIT.

#### Rôle des organismes reconnus

18. Un aspect important des directives proposées réside dans les précisions apportées sur le rôle des organismes reconnus habilités à remplir certaines fonctions pour le compte de l'Etat du pavillon. Il est devenu clair que les organismes reconnus doivent avoir pour premier rôle de *vérifier* s'il y a conformité avec les prescriptions nationales. Il doit toujours incomber à l'Etat du pavillon ou à son autorité compétente de répondre aux plaintes ou de décider de la mesure à prendre après que l'on a constaté des manquements ou une absence de conformité. Mais il est également reconnu dans les directives proposées que, en pratique, l'organisme reconnu représente très souvent le «premier contact» à bord qui peut recevoir des plaintes ou des informations à propos d'éventuels manquements au cours d'une inspection.

#### Navires en construction et autres cas de figure

19. La CTM, 2006, n'envisage pas tous les problèmes et cas pratiques, nombreux, qui peuvent se présenter en rapport avec le processus d'inspection et de certification des navires. Chaque Etat du pavillon aura déjà défini un mode d'action face à ces questions au regard des conventions de l'OMI. Il s'agira de savoir, par exemple, comment inspecter les navires en construction ou quelle méthode employer pour des navires tout juste entrés en service à bord desquels il ne se trouve peut-être encore aucun marin. Les directives proposées ne prétendent pas traiter tous les sujets ni couvrir tous les cas de figure possibles, mais elles offrent quelques pistes pour répondre à certaines de ces situations.

#### Complémentarité entre les inspections de l'Etat du pavillon et le contrôle de l'Etat du port

20. Les contrôles effectués par l'Etat du port étant complémentaires des inspections de l'Etat du pavillon, il est à souhaiter que les directives pour les inspections de l'Etat du pavillon et celles destinées aux agents de contrôle de l'Etat du port seront vues comme un tout, même si leur élaboration doit s'effectuer à différentes réunions tripartites d'experts. Pour cette raison, les deux propositions du Bureau ont été organisées selon la même structure, et l'un des premiers soucis a été d'obtenir une complémentarité et une cohérence entre les deux ensembles de directives.
21. Cette *complémentarité* s'impose tout particulièrement, par exemple, s'agissant du certificat de travail maritime et de la DCTM. Ces documents, quand ils ont été établis dans les règles, doivent être reconnus par les agents de contrôle de l'Etat du port comme constituant une première preuve de la conformité du navire en cause avec les prescriptions de la convention dans les 14 domaines exigeant une certification de l'Etat du pavillon (annexe A5-I) et, en principe, un contrôle de l'Etat du port (annexe A5-III). Les conseils émis dans le projet de directives pour les agents de contrôle de l'Etat du port à propos de la méthode d'inspection de ces documents et de leur valeur juridique peuvent être utilement complétés par les informations fournies dans les directives pour les inspections de l'Etat du pavillon concernant les prescriptions relatives à la confection et à la délivrance du certificat (y compris du certificat provisoire) et de la DCTM.

- 
22. La meilleure illustration (mais pas la seule) de cas où la *cohérence* entre les deux ensembles de directives est essentielle se trouve à la section 3.2 (évoquée plus haut) des directives sur les inspections de l'Etat du pavillon, qui résume d'une manière concrète les prescriptions de base régissant les conditions de travail et de vie des gens de mer, et où l'on recommande des moyens de vérifier si ces prescriptions sont respectées, exemples de manquements à l'appui. Comme, par nature, les conseils donnés ici peuvent s'appliquer tout autant au «contrôle plus détaillé» effectué par les agents de l'Etat du port (même si ce contrôle est normalement moins approfondi et, parfois, beaucoup moins approfondi), le libellé de la section correspondante des directives proposées pour les agents de contrôle de l'Etat du port suit de près celui de la section 3.2, dans la mesure où il est question des 14 points assujettis à une certification.

### **Poids des directives**

23. Enfin, il est à noter que les directives en projet n'auront pas le même poids juridique que les directives que l'on trouve dans la partie B du code de la convention du travail maritime, 2006. Selon l'article VI, paragraphe 2, de la convention, les Membres doivent s'acquitter de leurs obligations en accordant toutes l'attention voulue à la partie B du code, faute de quoi les organes de contrôle de l'OIT pourront engager une enquête. Les directives se veulent simplement un document consultatif à l'adresse des gouvernements qui pourront les trouver utiles dans des circonstances telles que l'élaboration de directives nationales selon la norme A5.1.4, paragraphe 7, ou la formation d'inspecteurs.

---

## Annexe

### Projet de directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006

#### Table des matières

	<i>Page</i>
Chapitre 1. Introduction.....	9
1.1. Explication de l'objet et de la teneur des directives .....	9
1.2. Bref aperçu de la structure de la CTM, 2006.....	9
1.3. Grands principes de la CTM, 2006.....	11
1.3.1. Application .....	11
1.3.2. Droits des gens de mer .....	12
1.3.3. Navires .....	12
1.3.4. Conformité et mise en application (inspection et certification des navires).....	13
1.4. Définitions .....	14
Chapitre 2. Le système d'inspection par l'Etat du pavillon.....	15
2.1. Résumé des responsabilités de l'Etat du pavillon.....	15
2.1.1. Note générale.....	15
2.1.2. Aperçu de la souplesse dont jouissent les pays au regard de la CTM, 2006 (décisions et exemptions à l'application des prescriptions).....	16
2.1.3. Responsabilités de l'Etat du pavillon en matière d'inspection.....	18
2.2. Inspection du travail maritime et processus de certification.....	23
2.2.1. Note générale.....	23
2.2.2. Préparation d'une inspection .....	24
2.2.3. Aperçu du processus d'inspection et de certification des navires .....	24
2.2.4. Première inspection .....	26
2.2.5. Inspection intermédiaire .....	26
2.2.6. Inspection aux fins d'un renouvellement .....	26
2.2.7. Nouveau pavillon ou nouvelle immatriculation, changement d'armateur, modification substantielle .....	27
2.2.8. Navires existant avant l'entrée en vigueur de la CTM, 2006, dans l'Etat du pavillon.....	27
2.2.9. Navires dont l'armateur a demandé une certification.....	27
2.2.10. Navires non certifiés.....	27
2.2.11. Rapport de l'inspecteur de l'Etat du pavillon.....	28

Chapitre 3. Inspection des navires selon les prescriptions de la CTM, 2006 .....	29
3.1. Note générale .....	29
3.2. Prescriptions de la CTM, 2006, exigeant une inspection et, le cas échéant, une certification .....	30
Règle 1.1 – Age minimum .....	30
Règle 1.2 – Certificat médical .....	31
Règle 1.3 – Formation et qualifications .....	33
Règle 1.4 – Recrutement et placement.....	34
Règle 2.1 – Contrats d’engagement maritime.....	35
Règle 2.2 – Salaires.....	36
Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos.....	38
Règle 2.4 – Droit à un congé .....	39
Règle 2.5 – Rapatriement.....	40
Règle 2.7 – Effectifs .....	41
Règle 3.1 – Logement et loisirs .....	42
Règle 3.2 – Alimentation et service de table .....	44
Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre .....	45
Règle 4.2 – Responsabilité de l’armateur .....	47
Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents .....	48
Règle 4.5 – Sécurité sociale .....	50
Norme A5.1.1 – Principes généraux .....	51
Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord.....	52
Chapitre 4. Mesures à prendre quand des manquements sont observés .....	53
4.1. Note générale .....	53
4.2. Conseils quant au choix de la mesure à prendre .....	54

### **Figures**

Graphique illustrant le processus de réponse d’un Etat du pavillon à une plainte .....	22
Organigramme du processus d’inspection et de certification.....	25

---

## Chapitre 1. Introduction

### 1.1. Explication de l'objet et de la teneur des directives

1. Conformément à la résolution XIII adoptée par la Conférence internationale du Travail lors de sa 94<sup>e</sup> session (94<sup>e</sup> CIT), ces directives internationales ont été élaborées pour aider les administrations des Etats du pavillon à remplir correctement les responsabilités qui leur sont confiées en matière d'inspection et de certification des navires aux termes de la convention du travail maritime, 2006 (CTM, 2006).
2. Elles se veulent des informations et des conseils pratiques complémentaires à l'attention des Etats du pavillon, que ces derniers peuvent adapter à leur législation nationale et à d'autres mesures d'application de la CTM, 2006.
3. Il convient de souligner que ces directives sont destinées à apporter une aide pratique à tout gouvernement qui les jugera utiles.
4. **Dans tous les cas, il convient de voir dans les lois et règlements nationaux ou accords collectifs pertinents, et autres mesures d'application de la CTM, 2006, dans tel ou tel Etat du pavillon, les règles qui font foi dans ledit Etat.**
5. Les autres sections du **chapitre 1** contiennent des informations générales sur la structure, les principales notions et la terminologie utilisées dans la CTM, 2006.
6. Le **chapitre 2** est divisé en deux sections. La première section présente un aperçu des obligations définies dans la CTM, 2006, pour le système d'inspection des Etats du pavillon et fournit des indications sur les mesures ou les décisions que les Etats du pavillon ou leur autorité compétente peuvent prendre concernant l'inspection et la certification des navires. La seconde section contient des informations plus précises sur le processus d'inspection et de certification des conditions de travail maritime selon les termes de la CTM, 2006.
7. Le **chapitre 3** traite des prescriptions de la CTM, 2006, qui doivent donner lieu à une inspection et, si besoin est, à une certification sur tous les navires couverts par la CTM, 2006. On y trouve des indications sur les éléments dont la conformité doit être vérifiée par l'inspecteur de l'Etat du pavillon (ou par un organisme reconnu auquel un Etat du pavillon a confié cette tâche). Il contient également des illustrations de déficiences relevées.
8. Au **chapitre 4** sont expliquées diverses mesures qui peuvent être prises lorsque des déficiences ou une absence de conformité sont relevées par les inspecteurs d'Etats du pavillon (ou signalées à l'Etat du pavillon par les organismes reconnus agissant en son nom).

### 1.2. Bref aperçu de la structure de la CTM, 2006

9. La CTM, 2006, contient une **note explicative**, qui a été adoptée par la 94<sup>e</sup> CIT pour aider les gouvernements à remplir leurs obligations législatives et à comprendre les liens existants au regard du droit entre les différentes parties de la CTM, 2006. De même, la structure générale de la CTM, 2006, y est succinctement présentée.

---

## **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. Etant donné qu'il contient des indications détaillées sur la manière dont les dispositions doivent être appliquées, les modifications qui lui seront éventuellement apportées ne devront pas réduire la portée générale des articles et des règles.
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: Conformité 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:
  - a) établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes;
  - b) laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits;
  - c) veiller (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 (art. 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'Etat 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.

10. En ce qui concerne plus particulièrement les responsabilités de l'Etat du pavillon relatives aux inspections et le système de certification des navires, dont il est question dans les présentes directives, il importe de tenir compte des quatre annexes figurant à la fin du titre 5 de la CTM, 2006.

- Annexe A5-I: liste des éléments devant être inspectés par l'Etat du pavillon.
- Annexe A5-III: liste des éléments pouvant être sujets à un contrôle plus détaillé dans l'Etat du port.
- Annexe A5-II: documents types relatifs au système d'inspection et de certification de l'Etat du pavillon selon le titre 5;
  - certificat de travail maritime;
  - certificat de travail provisoire;
  - déclaration de conformité du travail maritime (DCTM (deux parties – parties I et II)).
- Annexe B5-I: illustration de la façon dont les deux parties de la DCTM peuvent être remplies par l'Etat du pavillon (partie I) et l'armateur (partie II).

### **1.3. Grands principes de la CTM, 2006**

11. Cette section du chapitre 1 présente certaines notions clés se rapportant à l'application de la CTM, 2006. Le paragraphe 1.4 ci-dessous contient les définitions des termes que l'on trouve dans la CTM, 2006.

#### **1.3.1. Application**

12. La CTM, 2006, s'applique à tous les gens de mer visés par elle. Les *gens de mer* ou *marins* désignent les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la CTM, 2006, s'applique. Tous les navires immatriculés dans un Etat du pavillon, s'ils sont couverts par la CTM, 2006, font l'objet d'inspections de conformité aux prescriptions de la CTM, 2006. Les termes *gens de mer* et *navire* sont définis dans la CTM, 2006 (voir paragr. 1.4 ci-après).

---

### 1.3.2. Droits des gens de mer

13. La CTM, 2006, a pour but d'aider de fournir un travail décent à tous les gens de mer. Elle définit les droits et principes fondamentaux qui régissent leurs conditions de travail et de vie.
14. L'article III de la CTM, 2006, concerne les *droits et principes fondamentaux* en vertu desquels les Etats Membres de l'OIT doivent vérifier que les dispositions de leurs lois et règlements respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:
- a) liberté d'association et reconnaissance effective du droit de négociation collective;
  - b) élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
  - c) abolition effective du travail des enfants;
  - d) élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.
15. L'article IV, qui concerne les *droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer*, dit ceci:
1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.
  2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.
  3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.
  4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.
  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.

### 1.3.3. Navires

16. La CTM, 2006, s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales. Sous réserve de dispositions contraires adoptées par un pays, la CTM, 2006, ne s'applique pas:
- aux bâtiments qui naviguent 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 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 et aux navires de guerre auxiliaires.

---

### 1.3.4. Conformité et mise en application (inspection et certification des navires)

17. Tout Membre doit vérifier, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la présente convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale, ainsi que les accords collectifs ou autres mesures ou pratiques de mise en œuvre des prescriptions de la CTM, 2006. De façon générale, aux termes de la règle 5.1.3, en plus d'être inspectés, les navires doivent être certifiés par rapport à leur conformité avec les prescriptions établies pour les 14 aspects des conditions de travail et de vie des gens de mer visés sous le titre 5 de l'annexe A5-I. En outre, un Etat du pavillon doit vérifier que ses navires respectent toutes les prescriptions de la CTM, 2006, y compris celles qui n'exigent pas l'obtention d'un certificat. S'agissant des navires qui n'ont pas à être certifiés (bâtiments d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, ou des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux ou qui n'opèrent pas à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays), l'Etat du pavillon doit néanmoins s'assurer de la conformité avec toutes les prescriptions comme dans le cas d'un navire certifié.
18. Dans la CTM, 2006, il est reconnu que les Membres de l'OIT ont besoin d'une certaine latitude pour répondre à leur situation propre, notamment dans le cas des petits bâtiments et des navires qui ne font pas de voyages internationaux, ou dans le cas de types précis de navires. La CTM, 2006, dit également que les Etats du pavillon peuvent ne pas être toujours en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code et leur permet de prendre des mesures «équivalentes dans l'ensemble» (voir plus bas paragr. 36). La CTM, 2006, contient des indications qui s'adressent principalement aux législateurs nationaux et qui portent sur la façon dont ils peuvent exercer cette latitude. Dans le cas des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux ou qui opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays, ces points sont précisés sur les documents de la CTM, 2006, embarqués à bord pour l'information des inspecteurs de l'Etat du pavillon et des agents habilités à effectuer le contrôle des navires par l'Etat du port.

#### Navires certifiés

19. Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui effectuent des voyages internationaux ou qui battent le pavillon d'un pays et opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays, la CTM, 2006, contient une liste de 14 points qui exigent un système de certification obligatoire (voir CTM, 2006, titre 5, annexe A5-I). La certification est obligatoire uniquement pour certains des navires couverts par la CTM, 2006; un armateur peut toutefois demander qu'un navire soit certifié même dans les cas où cela n'est pas obligatoire.
20. Les documents délivrés par l'Etat du pavillon, ou par un organisme reconnu en son nom, sont le *certificat de travail maritime* et la *déclaration de conformité du travail maritime* (DCTM). La DCTM comporte deux parties. La *partie I*, remplie par l'Etat du pavillon, correspond aux prescriptions nationales pour lesquelles un certificat de conformité est exigé. La *partie II*, remplie par l'armateur, indique les mesures que ce dernier a prises ou compte prendre pour assurer la conformité permanente du navire avec ces prescriptions de l'Etat du pavillon.
21. Ces deux documents et, au besoin, les conditions dont ils certifient l'existence peuvent faire l'objet d'une inspection dans des ports étrangers (inspection par l'Etat du port). **On trouvera à l'annexe A5-II, à la fin du titre 5 de la CTM, 2006, un modèle des documents qui doivent être transportés à bord des navires.**

---

## Navires non certifiés

22. Les navires non certifiés font l'objet d'une inspection, à des intervalles ne dépassant pas trois ans, au titre des mêmes prescriptions de la CTM, 2006 (mises en œuvre au niveau national) que celles appliquées aux navires certifiés. La seule différence réside dans le fait qu'il n'est pas délivré de certificat de travail maritime ni de DCTM à ces navires. Les prescriptions nationales visant les 14 éléments énoncés à la partie I de la DCTM valent également pour les inspections par l'Etat du pavillon des navires qui ne sont pas certifiés.

### 1.4. Définitions

23. Les définitions suivantes sont données à l'article II, paragraphe 1, de la CTM, 2006:

- a) *autorité compétente* désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, des arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition en question et à les faire appliquer;
- b) *déclaration de conformité du travail maritime* désigne la déclaration visée dans la règle 5.1.3;
- c) *jauge brute* désigne la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée. Pour les navires visés par les dispositions transitoires de jaugeage adoptées par l'Organisation maritime internationale, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969);
- d) *certificat de travail maritime* désigne le certificat visé dans la règle 5.1.3;
- e) *prescriptions de la présente convention* renvoie aux prescriptions des articles, des règles et de la partie A du code qui font partie de la présente convention;
- f) *gens de mer* ou *marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique;
- g) *contrat d'engagement maritime* renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage;
- h) *service de recrutement et de placement des gens de mer* désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs;
- 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;
- j) *armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de 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.

---

## Chapitre 2. Le système d'inspection par l'Etat du pavillon

### 2.1. Résumé des responsabilités de l'Etat du pavillon

#### 2.1.1. Note générale

24. Pour la plupart, les dispositions de la CTM, 2006, s'adressent aux législateurs nationaux et concernent les éléments que leur législation doit contenir pour assurer la mise en œuvre de la convention. Il s'agit notamment d'informations sur les situations dans lesquelles un Etat, ou l'«autorité compétente» d'un Etat, peut (ou, parfois, doit) trancher et prendre des mesures afin de garantir des conditions de travail et de vie décentes aux gens de mer, en particulier à ceux se trouvant à bord de navires qui battent son pavillon <sup>1</sup>.
25. Les décisions ainsi prises au niveau national se rapportent fréquemment à des domaines précis où l'Etat du pavillon jouit d'une certaine latitude, ou répondent à des situations précises existant dans le pays. Le plus souvent, il s'agit de décisions devant être prises par l'«autorité compétente» après consultation des organisations de gens de mer et d'armateurs concernées <sup>2</sup>. Si des indications sont fournies dans le présent document à ce chapitre, l'application en droit de la convention par l'Etat du pavillon (ou par une autorité compétente de l'Etat du pavillon) au niveau national constitue, en revanche, un sujet qui n'entre pas dans le cadre des présentes directives. La question de savoir si un pays s'acquitte convenablement de ses obligations au titre de la CTM, 2006, est un sujet qui relève du système de surveillance internationale mis en place aux termes de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.
26. Cependant, des mesures à caractère plus pratique doivent être prises pour faciliter l'application des prescriptions nationales à bord des navires. Aux termes des présentes directives, s'agissant des responsabilités de l'Etat du pavillon en matière d'inspection, les éléments suivants revêtent une importance particulière:
- nomination des inspecteurs de l'Etat du pavillon (ou des organismes reconnus auxquels l'Etat du pavillon recourt éventuellement pour l'exécution de certaines de ses tâches);
  - inspection, octroi et retrait du certificat de travail maritime, et établissement de la partie I de la DCTM;
  - réponse aux demandes de renseignements des autorités de contrôle de l'Etat du pavillon à propos de ses navires;
  - adoption de mesures coercitives quand il s'avère que des navires ne respectent pas les prescriptions de la convention.

<sup>1</sup> La pratique nationale peut varier en fonction de l'administration ou des administrations jugées comme étant l'«autorité compétente» (telle que la définit l'article II – voir paragr. 23 ci-dessus) pour appliquer les lois ou règlements du pays ou autres mesures assurant la mise en œuvre de la convention de 2006.

<sup>2</sup> Lorsque, dans un pays membre, il n'existe pas d'organisation d'armateurs ou de gens de mer représentative, les dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre qu'après consultation avec la commission instaurée par la convention (art. VII).

- 
27. Cette section des présentes directives a pour objet d'aider les Etats du pavillon à préparer un résumé de leurs responsabilités, notamment en ce qui concerne le système d'inspection par l'Etat du pavillon. **Dans tous les cas, le cadre juridique d'un pays qui régit la mise en œuvre de la CTM, 2006, et la convention même, demeurent les principales sources d'informations et d'indications sur les responsabilités spécifiques de l'Etat du pavillon (ou des autorités compétentes).**

### **2.1.2. Aperçu de la souplesse dont jouissent les pays au regard de la CTM, 2006 (décisions et exemptions à l'application des prescriptions)**

28. Comme indiqué plus haut, la souplesse dont jouissent les pays et les décisions qu'ils peuvent prendre concernant l'application de la CTM, 2006, relèvent de l'application du droit sur le territoire national et n'entrent pas dans le cadre des présentes directives. Cette section des directives n'a pas d'autre prétention que celle de fournir des informations d'ordre général.

#### Application aux navires et gens de mer

29. Il peut arriver que la question se pose de savoir si un navire (ou une catégorie de navires) en particulier est couvert par la CTM, 2006, ou si telles personnes sont des gens de mer au sens de la convention, ou encore dans quelle mesure les prescriptions de la convention sont applicables aux petits bâtiments qui n'effectuent pas de voyages internationaux.
30. L'autorité compétente peut trancher sur ces points (si elle y est habilitée par la législation nationale) au cours ou, souvent, à la suite des consultations menées avec les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées. D'autre part, toute décision prise doit être communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail (art. II, paragr. 7).
31. Quand on ne peut savoir avec certitude si les personnes d'une catégorie donnée sont des gens de mer, on se reportera au paragraphe 3 de l'article II. Avant de trancher, on pourra aussi consulter, en complément, la résolution VII adoptée par la 94<sup>e</sup> CIT<sup>3</sup>.
32. De même, quand on n'a pas la certitude que la CTM, 2006, s'applique à un navire ou une catégorie de navires en particulier, il convient de se reporter au paragraphe 5 de l'article II.
33. Pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 et qui n'effectuent pas de voyages internationaux, il pourra être bon de consulter le paragraphe 6 de l'article II.

#### Problèmes d'application spécifiques

34. Les Etats du pavillon peuvent aussi prendre des décisions sur d'autres sujets relatifs à la mise en œuvre et à l'application dans le pays ou d'autres mesures, dont les mesures équivalentes dans l'ensemble, les décisions concernant l'application de certaines prescriptions au titre de la règle 3.1 et de la norme A3.1 qui se rapportent aux installations pour le logement et les loisirs des marins à bord des navires, ou les exemptions auxdites prescriptions.
35. Les équivalences, exemptions et dérogations nationales, dans la mesure où elles correspondent à des prescriptions de la CTM, 2006, assorties d'une certification, seront

<sup>3</sup> Résolution concernant l'information sur les groupes professionnels.

---

indiquées dans la partie I de la DCTM. Pour les autres points de vérification, il faudra se reporter aux prescriptions nationales spécifiques.

### *Equivalence dans l'ensemble*

- 36.** Lorsqu'un Etat du pavillon n'est pas en mesure d'appliquer une prescription particulière des titres 1 à 4 de la convention de la façon indiquée à la partie A du code (Normes), il est autorisé, en vertu de l'article VI, paragraphe 3, de la CTM, 2006, à inscrire une disposition «équivalente dans l'ensemble» au rang des lois, règlements et autres mesures du pays. Toutes les dispositions équivalentes dans l'ensemble qui se rapportent à des aspects devant faire l'objet d'une certification doivent être mentionnées dans la partie I de la DCTM (voir paragr. 21 ci-dessus). Avant d'adopter des dispositions équivalentes dans l'ensemble, l'Etat du pavillon doit tenir compte de l'article VI, paragraphe 4, de la CTM, 2006.

### *Dérogations et application de la règle 3.1 et de la norme A3.1*

- 37.** La règle 3.1, la norme A3.1 et le principe directeur B3.1 concernent les prescriptions régissant les installations destinées au logement et aux loisirs des marins à bord des navires. Ces prescriptions (selon la règle et la norme) ont pour objet de garantir à bord un logement et des installations de loisirs décentes aux gens de mer. Souvent, ces prescriptions visent spécifiquement tout ce qui a trait à la conception et la construction du navire (dimension et emplacement des cabines, etc.) et à ses équipements. Les dispositions contenues dans cette partie de la CTM, 2006, sont très détaillées et chacun sait que, dans certains cas, une application stricte de ces prescriptions est impossible sur des navires déjà en service, qui n'atteignent pas une certaine taille, ou d'une catégorie donnée. En outre, chacun sait qu'il convient de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts de marins caractérisés par différentes pratiques religieuses et sociales. Des exemptions ou des dérogations ne peuvent être accordées qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et doivent être mentionnées dans la partie I de la DCTM.

#### **Application aux navires en service au moment de l'entrée en vigueur de la CTM, 2006, dans l'Etat du pavillon**

- 38.** Le paragraphe 2 de la règle 3.1 dispose que les prescriptions du code qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la CTM, 2006, dans l'Etat du pavillon.
- 39.** Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans les conventions antérieures de l'OIT s'appliquent dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné (voir paragr. 92 ci-dessous).
- 40.** Toutes les autres prescriptions de la CTM, 2006 (telles qu'elles sont mises en œuvre dans le pays), y compris celles énoncées dans la norme A3.1, qui ne se rapportent pas à la construction ni à l'équipement des navires, continueront de s'appliquer à ces navires.

#### **Application aux navires de petite dimension et à des catégories précises de navires**

- 41.** Les paragraphes 20 et 21 de la norme A3.1 permettent aux Etats du pavillon, dans des circonstances précises, d'exempter de certaines prescriptions de la norme relatives aux installations de logement et de loisirs les navires d'une jauge brute inférieure à 200.
- 42.** La norme A3.1 contient également des dispositions spécifiques permettant d'aménager les prescriptions pour les navires à passagers et les navires spéciaux. En outre, les navires

---

d'une jauge brute inférieure à 3 000 peuvent être exemptés de certaines prescriptions. Il convient que les inspecteurs de l'Etat du pavillon examinent attentivement les lois ou règlements nationaux et autres mesures de mise en œuvre de la CTM, 2006, pour vérifier les prescriptions qui ont été adoptées dans l'Etat du pavillon.

#### Dérogations dues à des pratiques religieuses et sociales différentes

43. Des dérogations sont autorisées à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de la norme A3.1 (norme A3.1, paragr. 19). En outre, au moment de vérifier si les provisions de bouche transportées à bord du navire sont suffisantes en qualité et en quantité, il convient de tenir compte d'appartenances culturelles et religieuses différentes (règle 3.2, paragr. 1).

**Les inspecteurs de l'Etat du pavillon doivent être au courant des éventuelles dispositions nationales concernant les applications, exemptions ou dérogations qui sont du fait de l'Etat du pavillon en vertu de la CTM, 2006.**

**Il est capital que ces informations soient transmises aux inspecteurs de l'Etat du pavillon et aux organismes reconnus qui ont été autorisés à effectuer les inspections pour le compte de l'Etat du pavillon.**

#### **2.1.3. Responsabilités de l'Etat du pavillon en matière d'inspection**

44. L'Etat du pavillon est tenu d'établir un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime à bord des navires battant son pavillon (règle 5.1, paragr. 2). Ces responsabilités portent sur un large éventail de sujets:
- création de documents;
  - fourniture d'éléments prouvant qu'il existe un nombre suffisant d'inspecteurs qualifiés (par rapport à leur formation et à leurs compétences);
  - élaboration de règles et de règlements définissant les pouvoirs, le statut et le degré d'indépendance de l'inspecteur;
  - directives concernant les tâches de l'inspecteur et la confidentialité;
  - identification (pièces d'identité);
  - responsabilités relatives à la notification;
  - délégation de certains aspects du travail d'inspection aux organismes reconnus (s'il existe de ces organismes);
  - définition d'un processus pour la réception des plaintes et des demandes de renseignements, et pour les réponses qui leur sont données.
45. Les paragraphes qui suivent ont pour objet de préciser certains aspects de ces domaines de responsabilité.

#### Création de documents

46. L'Etat du pavillon (ou son autorité compétente) devra créer un certain nombre de documents s'ils n'existent pas déjà. S'agissant du système de certification des navires, il

---

faudra concevoir une version nationale du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime en deux parties.

47. La CTM, 2006, exige en outre d'autres documents, dont un tableau normalisé précisant l'organisation du travail à bord (norme A2.3, paragr. 10 et 11), un certificat médical type (norme A1.2, paragr. 2), et un formulaire pour les rapports médicaux à bord (norme A4.1, paragr. 2). Un registre des inspections doit également être tenu (norme A5.1.4, paragr. 13). Bon nombre de ces autres documents sont déjà en usage.

#### *Documents du système de certification*

48. Un certificat de travail maritime accompagné d'une DCTM doit être transporté à bord des navires ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500, qui effectuent des voyages internationaux ou qui opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays.
49. Le certificat de travail maritime et la DCTM (accompagnés d'une traduction en anglais s'ils ne sont pas rédigés dans cette langue) doivent être affichés bien en vue à un endroit accessible des marins, et une copie doit pouvoir en être remise, à leur demande, aux gens de mer, aux inspecteurs de l'Etat du pavillon, aux fonctionnaires autorisés de l'Etat du port, ainsi qu'aux représentants des armateurs et des gens de mer (norme A5.1.3, paragr. 12).
50. Les prescriptions relatives au certificat et à la DCTM sont définies par la règle 5.1.3 et la norme A5.1.3. Les documents types sont spécifiés au titre 5, annexe A5-II, avec des illustrations de la marche à suivre pour les remplir sous le titre 5, annexe B5-I. Les documents doivent se présenter sous une forme qui reprend les modèles exposés au titre 5, annexe A5-II.

#### *Certificat de travail maritime (règle 5.1.3)*

51. Un certificat de travail maritime est délivré au navire pour une durée n'excédant pas cinq ans. Il peut être délivré par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet, à l'issue d'une inspection favorable des prescriptions nationales correspondant aux 14 points énumérés sous le titre 5, annexe A5-I. Pour être valable, il doit être accompagné d'une DCTM.

#### *Certificat de travail maritime provisoire (règle 5.1.3)*

52. La norme A5.1.3, paragraphes 5, 6 et 7, indique dans quelles circonstances un certificat de travail maritime provisoire peut être délivré. Il ne peut être délivré qu'une fois pour une durée maximale 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. Une inspection doit être réalisée avant l'expiration du certificat provisoire pour qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré.

#### *Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) (règle 5.1.3)*

53. *DCTM, partie I* – La partie I doit être remplie par l'autorité compétente. Elle fait référence aux prescriptions nationales pertinentes portant application de la CTM, 2006. Elle doit notamment indiquer de façon claire quand, le cas échéant, les prescriptions nationales vont plus loin que celles de la CTM, 2006. Toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée par l'Etat du pavillon et toute dérogation octroyée par lui doivent être mentionnées dans la partie I. Voir la norme A5.1.3, paragraphe 10, pour ce qui concerne le contenu de la partie I, ainsi que le paragraphe 1 du principe directeur B5.1.3 pour un complément

---

d'information. On trouvera sous le titre 5, annexe B5-I, une illustration de la façon de remplir cette partie.

- 54.** *DCTM, partie II* – La partie II, établie par l'armateur, doit énoncer les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue. Elle exige qu'une inspection avant certification soit effectuée par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu en son nom. Voir la norme A5.1.3, paragraphe 10, pour ce qui concerne le contenu de la partie II, ainsi que les paragraphes 2, 3 et 4 du principe directeur B5.1.3 pour un complément d'information. On trouvera sous le titre 5, annexe B5-I, une illustration de la façon de remplir cette partie.

#### Inspecteurs de l'Etat du pavillon

- 55.** La norme A5.1.4 contient des indications sur la nomination des inspecteurs de l'Etat du pavillon, leurs attributions, leur formation et les pièces d'identité qu'ils doivent produire. Cela peut inclure la nomination d'organismes reconnus pour l'accomplissement de certaines de ces tâches. En outre, les autorités compétentes doivent établir des directives à l'intention des inspecteurs concernant les tâches à remplir.

#### Habilitation d'organismes reconnus

- 56.** En vertu de la règle 5.1.1, paragraphe 3, un Etat du pavillon peut, conformément à la CTM, 2006, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes dont il reconnaît la compétence et l'indépendance pour réaliser des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Ils sont désignés par l'appellation «organismes reconnus» dans la CTM, 2006.
- 57.** Le rôle des organismes reconnus est décrit au paragraphe 3 de la règle 5.1.1 et au paragraphe 1 de la règle 5.1.2. La norme A5.1.2 établit des prescriptions pour les Etats du pavillon désireux de nommer des institutions publiques ou d'autres organismes pour réaliser les inspections exigées par la CTM, 2006, conformément aux pratiques courantes. Une liste à jour des organismes habilités (avec une indication de leurs attributions) doit être fournie au Bureau international du Travail à des fins de publication (norme A5.1.2, paragr. 4).
- 58.** Quand un organisme reconnu a été nommé, l'Etat du pavillon (ou son autorité compétente) doit préciser le champ de ses attributions concernant la vérification des prescriptions nationales. Bien que l'attention d'un organisme reconnu effectuant une inspection pour le compte d'un Etat du pavillon puisse être attirée sur d'éventuels manquements à bord d'un navire relevés par des gens de mer et signalés à l'Etat du pavillon, il incombe à l'autorité compétente de chaque Etat du pavillon d'enquêter sur les plaintes adressées à l'Etat du pavillon au sujet de ses navires (norme A5.1.4, paragr. 5) ou du respect des prescriptions nationales portant application de la CTM, 2006 (voir chap. 4 pour plus de détails). Les marins ayant des plaintes à formuler doivent aussi pouvoir être informés du rôle et des attributions des organismes reconnus.
- 59.** Par ailleurs, l'Etat du pavillon doit mettre en place un système de contrôle des organismes reconnus qu'il a désignés. Ce système devra prévoir des procédures de communication avec les organismes reconnus et la fourniture d'informations sur toute mesure nationale différente des dispositions de la CTM, 2006 (norme A5.1.2, paragr. 3). Le principe directeur B5.1.2, paragraphe 6, contient des éléments d'information supplémentaires sur les procédures de contrôle.

---

## Rapports annuels

- 60.** L'autorité compétente doit publier un rapport annuel des activités d'inspection dans les six mois suivant la fin de l'année. Lorsqu'il prépare son rapport annuel, l'Etat du pavillon doit prêter toute l'attention nécessaire à ce que dit le paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4.

## Réponse aux demandes de renseignements

- 61.** Il appartient à l'Etat du pavillon de répondre avec diligence aux demandes de conseils, de renseignements et d'assistance provenant de l'autorité de contrôle de l'Etat du port pour que le navire en cause ne soit pas indûment retardé par l'autorité de l'Etat du port.

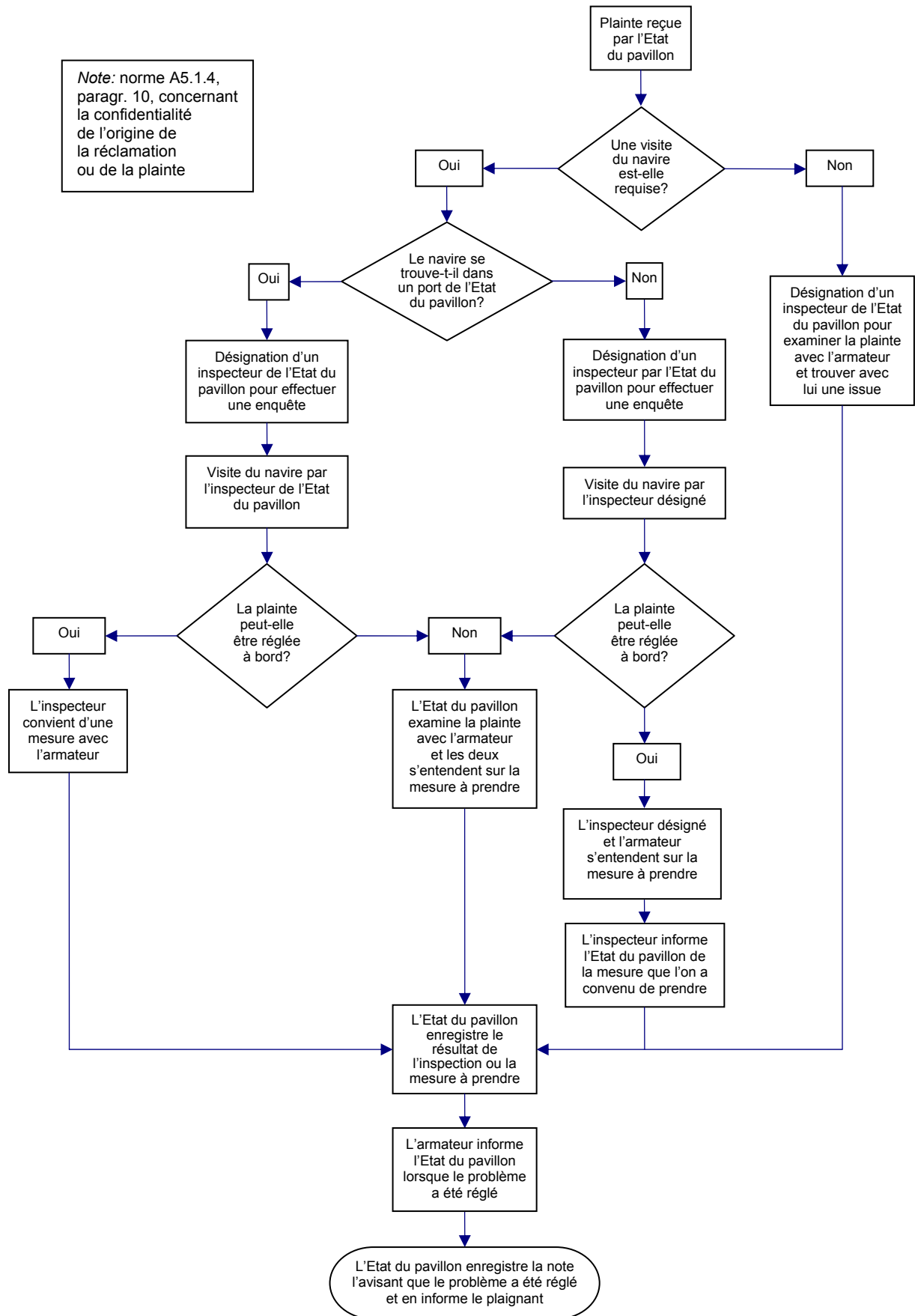
## Réponse aux plaintes concernant les conditions de travail maritime à bord d'un navire

- 62.** La norme A5.1.4, paragraphe 5, de la CTM, 2006, dit ceci:

Si un Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la présente convention ou qu'il y a de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

- 63.** Les informations sur la non-conformité aux prescriptions ou l'existence de sérieux manquements dans les conditions observées sur un navire ou l'utilisation de la partie II de la DCTM à bord peuvent provenir de diverses sources, y compris les craintes adressées à un organisme reconnu par un marin durant une inspection.
- 64.** L'Etat du pavillon est censé avoir mis en place une procédure permettant de recevoir de telles plaintes et d'y répondre.
- 65. Il est de la responsabilité de l'Etat du pavillon de recevoir les plaintes, d'enquêter et de prendre les mesures coercitives qui s'imposent.**
- 66.** Un organisme reconnu peut être spécifiquement autorisé à enquêter sur une plainte particulière présentée par un Etat du pavillon, mais la recherche d'une solution à la suite d'une plainte demeure la responsabilité de l'Etat du pavillon.

## Graphique illustrant le processus de réponse d'un Etat du pavillon à une plainte



---

## 2.2. Inspection du travail maritime et processus de certification

### 2.2.1. Note générale

67. Tous les navires couverts par la CTM, 2006, sont assujettis à une inspection. Les normes d'inspection sont les prescriptions nationales portant application de la CTM, 2006.
68. Les dispositions nationales pertinentes adoptées pour mettre en œuvre la CTM, 2006, concernant les 14 points exigeant une certification pour certains navires sont mentionnées dans la partie I de la DCTM type qui doit être établie par l'autorité compétente. Dans le cas des navires qui ne sont pas certifiés, les prescriptions sont les mêmes. Autrement dit, la partie I de la DCTM vaut également pour ces navires s'agissant des 14 points en question. Cependant, comme les documents prévus par la CTM, 2006, ne seront pas délivrés pour ces navires, l'inspecteur ne pourra se fonder sur la partie II de la DCTM.
69. Les inspecteurs habitués à vérifier l'application des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant la sécurité des navires et la prévention de la pollution marine noteront à propos du processus de certification une différence terminologique dans la CTM, 2006. Dans les conventions de l'OMI, il est dit que les navires sont «contrôlés» («surveyed») aux fins de la délivrance ou de l'approbation d'un certificat légal. La CTM, 2006, ne fait pas de distinction entre contrôle et inspection. Le terme «inspection» désigne la première fois qu'un navire est inspecté (en vue, le cas échéant, de la délivrance d'un certificat) et les inspections que l'on effectue par la suite pour s'assurer que le navire demeure conforme.
70. Une inspection du travail maritime peut se diviser en deux parties: la première concerne des aspects matériels comme le logement et l'alimentation des marins; la seconde porte sur d'autres éléments du travail décent ou sur des aspects humains ou professionnels tels que le versement des salaires, les contrats d'engagement maritime, l'âge minimum, le certificat médical et les heures de travail ou de repos. Sur un navire, certains domaines importants comme la sécurité et la santé au travail comportent à la fois des aspects matériels (équipements et installations de protection) et professionnels. Pour faire correctement son travail, un inspecteur devra probablement employer différentes stratégies et, lorsqu'il interrogera des marins, il lui faudra être attentif à des questions dont on jugera qu'elles présentent un caractère personnel ou qu'elles peuvent donner lieu à controverse.
71. Par ailleurs, les paragraphes 10 et 11 de la norme A5.1.4 disent ceci:
10. Les inspecteurs tiennent 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 des dispositions législatives, et s'abstiennent de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.
11. [...] Les inspecteurs doivent notamment: ...
- b) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.
72. Dans tous les cas, les inspecteurs concernés doivent exercer leur jugement professionnel lorsqu'ils effectuent des inspections du travail maritime.

---

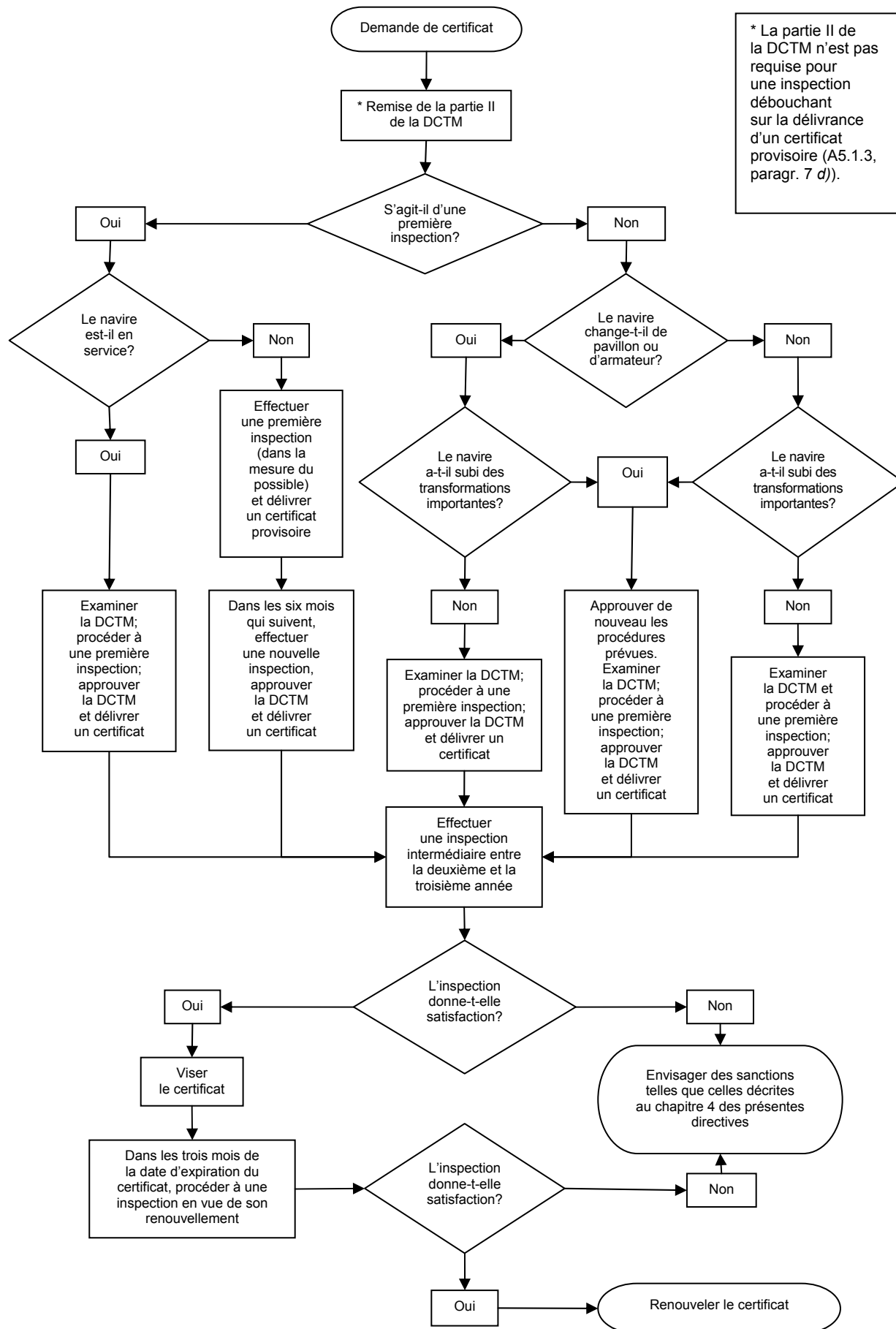
### **2.2.2. Préparation d'une inspection**

73. En plus de vérifier, spécialement pour une première inspection, la partie II de la DCTM d'un navire, l'inspecteur de l'Etat du pavillon doit vérifier des informations de différentes sources pour retracer l'historique du navire (le cas échéant). Il peut trouver ces informations dans les dossiers du navire contenant les rapports d'inspections antérieures, les documents de contrôle et autres bases de données utiles de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, et les archives du BIT.
74. Pour les navires en service certifiés et non certifiés, l'inspecteur de l'Etat du pavillon doit vérifier avec les informations disponibles, avant de faire son travail, s'il subsiste des manquements auxquels l'armateur n'a pas remédié. Si tel est le cas, l'autorité compétente ou l'inspecteur de l'Etat du pavillon doit prendre rapidement des mesures de redressement (voir plus loin chap. 4).
75. L'inspecteur de l'Etat du pavillon doit aussi se renseigner sur les décisions, équivalences, exemptions et dérogations nationales adoptées par l'Etat du pavillon en vertu de la CTM, 2006.
76. Le certificat de travail maritime et la DCTM qui lui est annexée (quand c'est le cas pour les navires existants) doivent constituer le point de départ des inspections réalisées par l'Etat du pavillon sur les navires sujets à certification.
77. Pour les navires non sujets à certification (sauf lorsqu'une certification est demandée), le point de départ est constitué par les prescriptions des lois ou règlements nationaux, les conventions collectives ou autres mesures d'application de la CTM, 2006, bien que la partie I de la DCTM type soit tout aussi valable pour l'inspection de ces navires.
78. Dans un cas comme dans l'autre (navires certifiés et non certifiés), il faudra également vérifier plusieurs éléments en plus des 14 points sujets à certification. Ces éléments font partie des renseignements détaillés répertoriés plus loin au chapitre 3, section 3.2, pour les besoins de la certification.
79. Dans le cas des navires détenant un certificat de travail maritime, il est important que, avant la première inspection, ou avant toute autre inspection, l'inspecteur désigné de l'Etat du pavillon examine la partie II de la DCTM, qui précise les procédures (mesures) prévues par l'armateur pour le navire, afin de déterminer comment ce dernier s'y prendra pour assurer la conformité continue avec les prescriptions nationales qui garantissent la mise en œuvre de la CTM, 2006 (définies à la partie I de la DCTM).

### **2.2.3. Aperçu du processus d'inspection et de certification des navires**

80. Le graphique ci-dessous est une illustration des étapes possibles du processus d'inspection et de certification d'un navire. Un navire peut nécessiter une inspection et une certification, ou seulement une inspection dans telle ou telle situation. Tel navire sera en construction ou de construction récente, tel autre aura changé de registre d'immatriculation ou n'aura pas besoin d'être certifié. Ce graphique ne prétend pas illustrer toutes ces situations mais se veut un tableau général des éléments du processus. Les diverses étapes et les différentes situations possibles sont décrites d'une manière plus détaillée dans la suite de la présente section du chapitre 2.

# Organigramme du processus d'inspection et de certification



\* La partie II de la DCTM n'est pas requise pour une inspection débouchant sur la délivrance d'un certificat provisoire (A5.1.3, paragr. 7 d)).

---

#### **2.2.4. Première inspection**

81. Il pourra être nécessaire de réaliser une première inspection pendant la construction du navire. Elle devra toujours avoir lieu au point de sa première mise en service.
82. Dans le cas d'un navire en construction, il conviendra d'analyser les plans en se reportant aux prescriptions de la CTM, 2006, applicables – règles 3.1 (installations de logement et de loisirs), 3.2 (alimentation et service de table) et 4.3 (protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents).
83. Dans le cas d'un navire qui entre en service, il conviendra de vérifier «en l'état» les points visés sous le titre 3 par rapport aux plans de construction en présence de l'inspecteur de l'Etat du pavillon. Il faudra également vérifier, dans la mesure du possible, immédiatement avant l'entrée en service du navire à l'aide des documents et des informations disponibles si les autres prescriptions nationales (y compris celles couvertes par la partie I de la DCTM) sont respectées.
84. Par ailleurs, on devra examiner (le cas échéant) la partie II de la DCTM, qui précise les mesures prévues par l'armateur pour garantir le respect initial et permanent des prescriptions nationales résumées dans la partie I de la DCTM, afin de s'assurer que ces mesures sont appropriées et permettent à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu de certifier la partie II et de délivrer la DCTM conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 10. Cette analyse des documents s'effectue normalement à terre, notamment dans le cas d'un nouveau navire.
85. Les indications qui précèdent valent pour une première inspection du navire. S'agissant des inspections suivantes (voir ci-dessous), l'examen de la partie II de la DCTM aura principalement pour objet de vérifier si les mesures définies dans la partie II sont correctement appliquées ou non.
86. Si la première inspection, y compris l'examen des documents, a donné satisfaction, le certificat de travail maritime, avec la DCTM, pourra être délivré au navire en cause.

#### **2.2.5. Inspection intermédiaire**

87. Une inspection intermédiaire doit être effectuée entre le deuxième et le troisième anniversaire<sup>4</sup>, qui a pour objet de vérifier que les prescriptions de la CTM, 2006, sont toujours respectées. 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. Le fait de ne pas procéder à cette inspection et de ne pas la consigner sur le certificat de travail maritime entraînera l'annulation dudit certificat.

#### **2.2.6. Inspection aux fins d'un renouvellement**

88. Si elle est destinée au renouvellement du certificat de travail maritime, l'inspection doit porter sur toutes les prescriptions. 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 est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours (norme A5.1.3, paragr. 3).

<sup>4</sup> 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 (norme A5.1.3, paragr. 2).

- 
89. L'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat de travail maritime en cours. Dans ce cas, 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 (norme A5.1.3, paragr. 4).

### **2.2.7. Nouveau pavillon ou nouvelle immatriculation, changement d'armateur, modification substantielle**

90. Quand un navire change de pavillon ou d'armateur, ou que des modifications importantes sont apportées à la structure ou aux équipements visés par le titre 3 (logement des gens de mer), le certificat de travail maritime n'est plus valable et une inspection s'impose (norme A3.1, paragr. 3).

### **2.2.8. Navires existant avant l'entrée en vigueur de la CTM, 2006, dans l'Etat du pavillon**

91. La règle 3.1, paragraphe 2, dispose que les prescriptions de la norme A3.1 qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la CTM, 2006, dans l'Etat du pavillon.
92. Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné. 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.
93. Ainsi qu'on l'a dit plus haut, toutes les autres prescriptions de la CTM, 2006, telles qu'elles sont mises en œuvre dans le pays, y compris celles qui ne se rapportent pas à la construction ni à l'équipement, continueront de s'appliquer à ces navires.

### **2.2.9. Navires dont l'armateur a demandé une certification**

94. L'armateur d'un navire qui n'est pas tenu de transporter un certificat de travail maritime peut demander que son navire soit enregistré dans le système de certification et qu'on lui délivre un certificat de travail maritime sur présentation de la partie II de la DCTM et après réalisation d'une inspection.

### **2.2.10. Navires non certifiés**

95. La CTM, 2006, s'applique à tous les marins des navires couverts par la convention quels que soient le type et la taille du navire, et qu'un certificat de travail maritime lui ait été délivré ou non. Cela signifie que les navires d'une jauge brute inférieure à 500 et les navires qui effectuent des voyages internationaux ou qui opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays doivent être inspectés de la même façon que les navires certifiés ou en instance de certification. Les dispositions nationales portant application des prescriptions de la convention pour les questions sujettes à certification, telles qu'elles sont résumées à la partie I de la DCTM, sont donc aussi applicables aux conditions régnant à bord de ces navires; toutefois, l'armateur ne remplira pas la partie II de la DCTM.

---

### **2.2.11. Rapport de l'inspecteur de l'Etat du pavillon**

- 96.** Que le navire soit certifié ou non aux termes de la CTM, 2006, une fois terminée son inspection, l'inspecteur désigné doit en dresser un rapport (norme A5.1.4, paragr. 12). Conformément à la procédure habituelle concernant les rapports d'inspection, ce rapport doit faire état de la nécessité de remédier aux manquements relevés pendant l'inspection. Une copie du rapport doit être remise au capitaine du navire et une autre copie doit être affichée bien en vue des marins. Une troisième copie doit être versée aux dossiers de l'Etat du pavillon ou de l'organisme reconnu. Une copie du rapport doit être fournie aux représentants des gens de mer qui le demandent au nom des marins.
- 97.** Pour les navires détenant un certificat de travail maritime avec une DCTM, les résultats des inspections postérieures à la première ou des vérifications ultérieures ainsi que les défauts éventuellement relevés pendant les vérifications doivent être enregistrés, avec la date du constat qu'il a été remédié aux défauts (norme A5.1.3, paragr. 11). Ces informations, formulées en anglais (ou accompagnées d'une traduction en anglais lorsqu'elles ne sont pas consignées dans cette langue), doivent être soit transcrites sur la DCTM, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens.

---

## Chapitre 3. Inspection des navires selon les prescriptions de la CTM, 2006

### 3.1. Note générale

98. Comme on l'a vu plus haut, les prescriptions à suivre dans tous les cas, pour toute question, sont celles établies par les lois ou règlements nationaux pertinents ou d'autres mesures d'application de la CTM, 2006. La CTM, 2006, définit les prescriptions qui doivent être respectées au niveau national. Les présentes directives se rapportent uniquement aux prescriptions de la CTM, 2006, et il ne faut y voir que des indications d'ordre général. Par conséquent, les indications plus détaillées fournies à la section 3.2 ci-dessous ne vaudront pas nécessairement dans leur totalité pour l'ensemble des pays. Les recommandations données à la section 3.2 tiennent compte des prescriptions de la convention telles qu'elles sont énoncées dans les articles et les règles et à la partie A du code, y compris la nécessité, pour les Membres de l'OIT, de sérieusement songer à s'acquitter de leurs obligations de la manière prescrite dans la partie B facultative du code. Cela signifie qu'il peut exister des différences de détail entre les dispositions de la CTM, 2006, et les dispositions (ou autres mesures) nationales prises pour assurer la mise en œuvre de la CTM, 2006. Ces différences peuvent être dues au fait que, une fois bien considérées les obligations à remplir, les lois ou règlements nationaux, les accords collectifs ou autres mesures adoptées font que les obligations découlant de la partie A du code sont exécutées d'une façon différente de celle recommandée à la partie B. Ainsi qu'on l'a vu à la section 2.1 du chapitre 2, un Etat Membre peut aussi avoir opté pour des dispositions législatives au titre de l'article VI de la CTM, 2006, qui sont «équivalentes dans l'ensemble» aux prescriptions de la partie A. D'autre part, des dérogations à certaines prescriptions peuvent avoir été instaurées conformément à la convention. Toutes ces différences doivent être mentionnées dans la partie I de la DCTM type de l'Etat du pavillon et prises en considération pendant l'inspection.

99. Il peut toutefois arriver que les inspecteurs de l'Etat du pavillon ne trouvent pas de disposition nationale ou d'autre mesure correspondant à telle ou telle prescription de la convention, ou qu'ils estiment que certaines prescriptions nationales contredisent celles de la CTM, 2006. En cas de disparité manifeste concernant les prescriptions appliquées, les inspecteurs (y compris les organismes reconnus) doivent demander des éclaircissements à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon. En cas de conflit manifeste entre les lois nationales et la CTM, 2006, l'inspecteur de l'Etat du pavillon doit alerter l'autorité compétente.

100. Toutes les prescriptions établies à la section 3.2 ci-après exigent une inspection de tous les navires couverts par la CTM, 2006. Pour les navires qui doivent être certifiés, cette inspection débouche sur la délivrance d'un certificat attestant que le navire respecte les prescriptions nationales dans 14 des domaines définis à la section 3.2 ci-après, une fois que l'on a vérifié:

- qu'il y a conformité avec la loi nationale résumée dans la partie I de la DCTM;
- que sont exécutées les mesures décidées par l'armateur pour assurer le respect initial et permanent des prescriptions (c'est-à-dire les mesures mentionnées dans la partie II de la DCTM).

101. Pour vérifier si les prescriptions nationales sont respectées et si les mesures décidées par l'armateur ont été correctement mises en œuvre et sont suivies (dans la limite de ce qui est

---

possible s'agissant des navires de construction récente), l'inspecteur de l'Etat du pavillon doit recueillir des preuves objectives à l'appui de ses conclusions:

- en inspectant les parties appropriées du navire;
- en inspectant d'autres documents – certificats de naissance, certificats médicaux, dossiers de formation, rôle d'équipage et fiches de paie, contrats d'engagement maritime, documents spécifiant les effectifs minima de sécurité et horaires de travail;
- en interrogeant, en privé, un nombre représentatif de marins.

**102.** Ainsi qu'on l'a vu plus haut, à la section 2.2, les navires sont assujettis à une inspection dans diverses circonstances. En d'autres termes, l'inspecteur doit tenir compte du contexte du navire par rapport aux prescriptions. Ainsi, il arrive que l'on ne possède pas encore d'informations sur les états de service d'un nouveau navire récemment mis à l'eau, et il peut même arriver que les marins n'aient pas encore embarqué, qu'ils ne soient pas présents pour se prêter à une interview, qu'ils n'aient pas été payés, etc. Dans ce cas, la vérification se composera en grande partie d'un examen des mesures décidées par l'armateur aux fins de la certification de la partie II de la DCTM, d'une inspection visuelle du navire et d'un examen de tout document disponible concernant les éléments énumérés ci-après (exemplaire du contrat d'engagement maritime, etc.).

**103. Pour les navires qui doivent être certifiés ou qui détiennent déjà un certificat de travail maritime, l'inspecteur doit examiner dans un premier temps la partie II de la DCTM pour s'assurer que l'on applique à bord du navire les mesures décidées par l'armateur afin de garantir une conformité permanente dans chacun des 14 domaines exigeant une certification.**

**104.** Il importe de signaler que, si une inspection doit être effectuée pour tous les points certifiés, cette inspection, quelle qu'elle soit, procède par échantillonnage et les inspecteurs doivent faire appel à leur jugement et leur expérience professionnels pour déterminer de quelle ampleur sera leur inspection au regard de chaque prescription. La norme A5.1.4, paragraphe 15, dispose que lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises tous les efforts raisonnables doivent être faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.

### **3.2. Prescriptions de la CTM, 2006, exigeant une inspection et, le cas échéant, une certification**

#### ***Règle 1.1 – Age minimum***

Norme A1.1; principe directeur B1.1

**\* Inspection et certification**

**\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

#### ***Prescriptions de base***

- L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit (norme A1.1, paragr. 1).
- 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 (norme A1.1, paragr. 4).

---

\* Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit, sauf si une dérogation a été décidée par l'autorité compétente en vertu de la norme A1.1, paragraphe 3, pour les besoins de programmes d'études (norme A1.1, paragr. 2).

\* Le terme «nuit» est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin (norme A1.1, paragr. 2).

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier le rôle d'équipage, les certificats de naissance et autres documents attestant la date de naissance des marins.
- Vérifier les horaires de travail des marins âgés de 16 à 18 ans pour déterminer la durée et la nature du travail.
- Vérifier les rapports d'accident et les rapports des comités de sécurité pour déterminer s'il y est question de marins âgés de 18 ans ou moins.
- Confirmer les informations recueillies en interrogeant un nombre représentatif de marins.

#### *Exemples de manquements*

- Personnes de moins de 16 ans travaillant à bord.
- Marins de moins de 18 ans travaillant de nuit (sans que ce soit dans le cadre d'un programme d'études).
- Marins de moins de 18 ans accomplissant des tâches susceptibles de compromettre leur sécurité ou leur santé.

### **Règle 1.2 – Certificat médical**

Norme A1.2; principe directeur B1.2

**\* Inspection et certification**

**\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

#### *Prescriptions de base*

- 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 des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais (norme A1.2, paragr. 10).
- Un certificat valide \* est un certificat délivré par une personne reconnue par l'autorité compétente comme étant un médecin dûment qualifié \*\*.
- La durée de validité d'un certificat, déterminée par la loi du pays, est la suivante:
  - deux ans au maximum pour un certificat médical à moins que le marin ait moins de 18 ans, auquel cas la durée est d'un an;
  - six ans au maximum pour un certificat portant sur la perception des couleurs.

---

**\* Un certificat délivré 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 conforme en substance aux prescriptions applicables doit être accepté comme étant un certificat qui respecte ces prescriptions** (norme A1.2, paragr. 3).

**\*\* Un médecin dûment qualifié est un médecin reconnu par l'Etat du pavillon comme étant qualifié pour effectuer des examens médicaux sur les gens de mer et pour délivrer des certificats médicaux** (norme A1.2, paragr. 4).

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier le rôle d'équipage.
- Vérifier la validité des certificats médicaux, qui doivent attester que les marins sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions.
- Vérifier la validité des certificats concernant la reconnaissance des couleurs.
- Vérifier (en examinant les horaires de travail et en effectuant des interviews) si les prescriptions médicales portant sur le travail de tel ou tel marin sont respectées, et s'assurer que les marins ne se voient pas confier ou n'effectuent pas de tâches contrevenant à ces restrictions.
- Lorsque, pour des raisons d'urgence, l'autorité compétente a autorisé un marin à travailler alors que son certificat n'est pas valide ou qu'il a expiré, vérifier la durée de validité de l'autorisation ou du permis (qui ne doit pas dépasser trois mois).
- Si le certificat médical est arrivé à expiration pendant que le marin était en mer, un nouveau certificat doit être obtenu dans un délai maximal de trois mois.
- S'assurer que les certificats médicaux délivrés aux marins de navires effectuant normalement des voyages internationaux sont libellés en anglais.
- Vérifier si le certificat médical a été délivré par un médecin dûment qualifié.

#### *Exemples de manquements*

- Présence à bord d'un marin dépourvu de document valide – certificat médical, certificat concernant la reconnaissance des couleurs ou, en cas d'urgence, autorisation de l'autorité compétente.
- Marin dont le travail à bord ou les tâches contreviennent à une restriction stipulée sur un certificat médical.
- Certificat médical non libellé en anglais alors que le navire effectue ordinairement des voyages internationaux.
- Certificat médical non délivré par un médecin qualifié.

---

## **Règle 1.3 – Formation et qualifications**

### **\* Inspection et certification**

#### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

#### *Prescriptions de base*

- Les marins doivent avoir suivi une formation, être titulaires d'un certificat de capacité \* ou être qualifiés à un autre titre pour exercer leurs fonctions selon les prescriptions de l'Etat du pavillon.
- Les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

**\* Les formations et brevets conformes à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), doivent être acceptés comme répondant à ces prescriptions.**

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier le document spécifiant les effectifs minima de sécurité pour s'assurer que les marins sont qualifiés.
- Vérifier les brevets des marins visés par la STCW afin de s'assurer que ces derniers sont compétents pour exercer leurs fonctions (fonctions à vérifier dans le rôle d'équipage).
- Vérifier les documents (délivrés par un armateur ou, concernant le poste en cause, une autorité nationale ou autre) prouvant que les marins possèdent les qualifications exigées en vertu de la loi du pays pour exercer d'autres fonctions à bord du navire (comme les cuisiniers – voir ci-dessous la règle 3.2).
- Vérifier s'il existe des éléments prouvant que tous les marins ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord.
- Se procurer et vérifier un exemplaire de la documentation utilisée pour former le personnel.
- Interroger un nombre représentatif de marins pour s'assurer qu'une formation leur est dispensée.

#### *Exemples de manquements*

- Qualifications inadéquates au vu du document spécifiant les effectifs minima de sécurité.
- Marins travaillant à bord sans posséder la formation, les brevets ou les qualifications nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.
- Certificats non renouvelés ou arrivés à expiration.
- Marins travaillant à bord sans avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord.

---

## **Règle 1.4 – Recrutement et placement**

Norme A1.4; principe directeur B1.4

**\* Inspection et certification**

**\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

*Prescriptions de base*

- Quand un armateur recourt à un service privé de recrutement et de placement de gens de mer, ce dernier doit être agréé, certifié ou réglementé conformément aux dispositions de la CTM, 2006. Les gens de mer ne doivent rien avoir à payer en contrepartie de ce service.
- Les armateurs recourant à des services basés dans des Etats qui n'ont pas ratifié la CTM, 2006, doivent vérifier, dans la mesure du possible, si ces services sont gérés en conformité avec la CTM, 2006 (norme A1.4, paragr. 9).

*Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier les sites Web nationaux de l'Etat du pavillon concernant l'agrément des services de recrutement et de placement de gens de mer (agences de placement).
- Vérifier les documents ou autres informations qui puissent permettre à l'inspecteur de s'assurer des points suivants:

1. Engagement en direct

Les marins sont recrutés et engagés par l'armateur. Si c'est le cas, il suffit d'en prendre note.

2. Recrutement par l'intermédiaire d'un service public

Les marins ont été engagés par l'intermédiaire d'un service public de recrutement et de placement des gens de mer situé dans l'Etat du pavillon ou dans un autre Etat auquel la CTM, 2006, s'applique. Si c'est le cas, il suffit d'en prendre note.

3. Recrutement par l'intermédiaire d'un service privé (ou géré par une organisation de gens de mer) situé dans un pays ayant ratifié la CTM, 2006

Les marins ont été engagés par l'intermédiaire d'un service privé de recrutement et de placement des gens de mer situé dans l'Etat du pavillon. Si c'est le cas, vérifier s'il existe des documents prouvant que le service en question est géré en conformité avec les lois ou règlements nationaux ou d'autres mesures d'application des prescriptions de la CTM, 2006. Quand la supervision de ces services est confiée à une autre autorité nationale, on se contentera d'une déclaration de cette autorité attestant que le service est géré dans le respect de la loi applicable. Si le service privé de recrutement et de placement des gens de mer est situé dans un autre Etat auquel la CTM, 2006, s'applique, il n'y a rien à faire sauf si l'inspecteur a la conviction qu'il est porté atteinte à des droits fondamentaux (et que, par exemple, on fait payer ces services aux marins).

---

4. Recrutement par l'intermédiaire d'un service privé *non* situé dans un pays ayant ratifié la CTM, 2006

Les marins ont été engagés par l'intermédiaire d'un service privé de recrutement et de placement des gens de mer situé dans un Etat ou un territoire auquel la CTM, 2006, ne s'applique pas. Si c'est le cas, on doit pouvoir se procurer des documents attestant que l'armateur a vérifié, dans la mesure du possible, que le service est géré en conformité avec la CTM, 2006. Si telle est sa conclusion, elle doit être corroborée par des documents pertinents.

- S'assurer, en interrogeant un nombre représentatif de marins, qu'ils n'ont pas versé d'honoraires ou autres commissions à un service de recrutement ou de placement et qu'ils ont été informés de leurs droits et obligations.
- S'assurer, en interrogeant un nombre représentatif de marins, que le service de recrutement ou de placement utilisé ne tient pas de liste noire.

### *Exemples de manquements*

- Absence de document prouvant que le service ou l'agence est géré(e) en conformité avec la CTM, 2006.
- Marin recruté par l'intermédiaire d'un service privé de recrutement et de placement des gens de mer non agréé, certifié ou réglementé conformément aux dispositions de la CTM, 2006, ou dont le permis, certificat ou autre document semblable n'est plus valide.
- Utilisation d'un service de recrutement et de placement qui demande aux marins de verser une commission ou qui facture ses prestations (si ce cas se présente, il convient également de le signaler à l'autorité compétente de l'Etat où le service est situé).
- Marin travaillant à bord après avoir été embauché par l'intermédiaire d'un service privé de recrutement et de placement situé dans un Etat qui n'a pas ratifié la CTM, 2006, dans le cas où l'armateur ne dispose pas d'éléments pour prouver, ainsi qu'il l'a conclu, que les dispositions de la CTM, 2006, ont été respectées.

## **Règle 2.1 – Contrats d'engagement maritime**

Norme A2.1; principe directeur B2.1

### **\* Inspection et certification**

### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

### *Prescriptions de base*

- Chaque marin doit recevoir un exemplaire de son contrat d'engagement maritime (ou de toute autre attestation d'arrangement contractuel ou assimilé), signé par lui-même et par l'armateur ou son représentant.
- Le contrat d'engagement maritime doit comporter, au minimum, les éléments indiqués dans la norme A2.1, paragraphe 4 *a)-k)*, de la CTM, 2006 (norme A2.1, paragr. 1 *a)*).
- Il doit également être remis aux marins un document sur leurs états de service à bord du navire (comme un livret de débarquement) (norme A2.1, paragr. 1 *e)*).

- 
- 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, avec les dispositions applicables mentionnées en anglais (sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques) (norme A2.1, paragr. 2).

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier s'il existe un exemplaire du contrat d'engagement maritime et de tout accord collectif applicable aux marins ainsi que, au minimum, du contrat d'engagement maritime type (en anglais) utilisé à bord du navire.
- Vérifier, dans la mesure où le temps prévu pour l'inspection concernant la période d'emploi le permet, si les marins détiennent un relevé de leurs états service (ou demander que ce relevé soit remis à l'inspecteur à une date ultérieure).
- S'assurer que les états de service des marins ne contiennent pas de mention sur la qualité de leur travail ni sur leur salaire.
- Interroger un nombre représentatif de marins pour avoir confirmation que, au moment de signer le contrat d'engagement maritime, les marins ont eu la possibilité de lire le contrat, de se faire conseiller et d'accepter l'offre en toute liberté avant de signer.

#### *Exemples de manquements*

- Marin travaillant à bord du navire sans être en possession d'un contrat d'engagement maritime.
- Marin en possession d'un contrat d'engagement maritime qui ne comporte pas tous les éléments visés dans la norme A.2.1, paragraphe 4 a)-k).
- Marin en possession d'un contrat d'engagement maritime non conforme aux prescriptions nationales.
- Absence de système ou de dispositions obligeant à consigner les états de service des marins.
- Non-remise d'un relevé de leurs états de service aux marins à la fin de leur contrat.
- Navire affecté à des voyages internationaux sur lequel il n'existe aucun contrat d'engagement maritime constitué pour tout ou partie par une convention collective, ou, s'il existe, ce contrat n'est pas libellé en anglais.
- Formulaire type du contrat d'engagement maritime non libellé en anglais.

### **Règle 2.2 – Salaires**

Norme A2.2; principe directeur B2.2

#### **\* Inspection et certification**

#### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

#### *Prescriptions de base*

- Les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement \*.

- 
- Les gens de mer ont droit à un relevé mensuel indiquant le montant de leur salaire du mois ainsi que des éventuelles retenues autorisées par eux, par exemple pour des virements.
  - Aucune retenue ne peut être effectuée sans leur autorisation, par exemple au titre des frais engagés pour qu'ils puissent gagner ou quitter le navire.
  - Les frais de service prélevés pour les envois de fonds \*\* ou les virements doivent être d'un montant raisonnable et le taux de change appliqué devra respecter les prescriptions nationales.

\* Les Etats du pavillon qui le souhaitent peuvent demander aux armateurs de transporter à bord de leurs navires des documents tels qu'une copie des états de paie ou des fichiers électroniques.

\*\* On entend par virement le moyen permettant aux gens de mer d'envoyer régulièrement, à leur demande, une partie de leurs gains à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit durant le temps qu'ils se trouvent en mer (norme A2.2, paragr. 3 et 4).

### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier le contrat d'engagement maritime et d'autres documents comme les états de paie pour s'assurer que les salaires sont versés à des intervalles non supérieurs à un mois comme cela est spécifié dans le contrat ou dans les accords collectifs pertinents.
- Vérifier les documents pertinents faisant apparaître les frais de service et les taux de change appliqués pour les envois de fonds effectués, à leur demande, par les marins à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.
- Vérifier les documents pertinents faisant apparaître les salaires versés et indiquant qu'un relevé mensuel (fiche de paie ou autre) est remis aux gens de mer. Une copie des relevés individuels doit être tenue à la disposition des inspecteurs.
- Vérifier si le salaire mentionné sur le contrat d'engagement maritime est en rapport avec les salaires versés aux gens de mer dans le pays dans le cas où des lois ou des règlements nationaux couvrant les salaires des gens de mer ont été adoptés.
- Interroger un nombre représentatif de marins pour s'assurer que les prescriptions relatives au versement des salaires sont respectées.

### *Exemples de manquements*

- Le marin n'est pas payé régulièrement (au moins une fois par mois) ni selon les termes du contrat d'engagement maritime ou de l'accord collectif.
- Il n'est remis au marin aucun relevé mensuel des salaires (comme une fiche de paie).
- Les virements de salaire ne sont pas effectués, ou ne le sont pas selon les instructions du marin.
- Les frais de change et de transfert de devises ne sont pas en conformité avec les prescriptions nationales.
- Plusieurs formes de relevés de salaires sont en usage.

---

## **Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos**

Norme A2.3; principe directeur B2.3

### **\* Inspection et certification**

### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

#### *Prescriptions de base*

- La durée du travail des gens de mer doit être conforme aux prescriptions de la CTM, 2006, concernant les heures de travail \* et les heures de repos \*\* (telles qu'elles sont mises en œuvre dans les normes nationales) (norme A2.3, paragr. 4, 5 et 6).

\* «Heures de travail» désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire (norme A2.3, paragr. 1 a)).

\*\* «Heures de repos» désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée (norme A2.3, paragr. 1 b)).

#### *Vérification des prescriptions de base*

- S'assurer qu'il est affiché à un endroit facilement accessible à bord un tableau sous une forme normalisée approuvée précisant l'organisation du travail à bord et indiquant les prescriptions nationales relatives au nombre maximal d'heures de travail ou au nombre minimal d'heures de repos.
- Vérifier l'organisation du travail indiquée dans le tableau.
- Vérifier les documents (contrat d'engagement maritime ou accord collectif et autres documents utiles, tels que les journaux de bord du personnel de pont et des machines) pour confirmer que:
  - le nombre minimal d'heures de repos n'est pas inférieur à 10 heures par période de 24 heures, et à 77 heures par période de sept jours;
  - ou, si la loi pertinente du pays porte sur la durée du travail, le nombre maximal d'heures de travail ne dépasse pas 14 heures par période de 24 heures et 72 heures par période de sept jours.
- Vérifier s'il existe un tableau de l'organisation du travail ou un horaire établi dans la langue de travail ou la langue parlée à bord du navire et en anglais.
- Vérifier s'il existe des registres à jour des heures de travail ou de repos, comme le prescrivent les normes nationales, pour chaque marin servant à bord.

#### *Exemples de manquements*

- L'horaire de travail d'un marin ne respecte pas les normes applicables.
- Le tableau de l'organisation du travail n'est pas affiché ou ne contient pas les renseignements requis.
- Le tableau de l'organisation du travail n'est pas libellé en anglais ni dans la (les) langue(s) de travail du navire.

- 
- Les registres des heures de travail ou de repos ne sont pas disponibles ou sont inexistantes.
  - Le journal de bord fait ressortir un dépassement des limites des heures de travail et de repos, et il ne contient aucune trace de coupure dans l'horaire.

### **Règle 2.4 – Droit à un congé**

Norme A2.4; principe directeur B2.4

#### **\* Inspection**

Prescriptions de base

- Les gens de mer doivent bénéficier d'un congé annuel rémunéré \* conformément aux lois et règlements nationaux portant application de la CTM, 2006.
- Tout accord non autorisé portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum est interdit (norme A2.4, paragr. 3).
- Des permissions à terre doivent être accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leurs fonctions.

\* La CTM, 2006, autorise différents modes de calcul mais établit un congé annuel rémunéré minimal calculé sur la base de 2,5 jours civils par mois d'emploi. Il s'y ajoute un certain nombre de jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel du marin. Pour plus de détails, voir principe directeur B2.4.1, paragraphe 4.

*Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier les documents (contrat d'engagement maritime ou accord collectif applicable) pour s'assurer que les gens de mer obtiennent le congé annuel rémunéré auquel ils ont droit dans l'Etat du pavillon (minimum calculé sur la base de 2,5 jours civils par mois d'emploi).
- Vérifier si les relevés d'emploi et de salaires des marins confirment que cette prescription est respectée.
- Interroger un nombre représentatif de marins pour s'assurer que l'armateur leur octroie un congé annuel rémunéré et un nombre approprié de permissions à terre.

*Exemples de manquements*

- Un marin n'est pas payé pendant son congé annuel.
- Le congé annuel octroyé à un marin est inférieur à celui prescrit par la loi du pays (s'il dépasse 2,5 jours civils par mois) ou inférieur à 2,5 jours civils par mois d'emploi.
- Le contrat d'engagement maritime ne prévoit aucun congé annuel rémunéré pour un marin.
- Un marin a accepté de renoncer au droit au congé payé annuel minimum (mais cet arrangement n'a pas été autorisé par l'autorité compétente) (norme A2.4, paragr. 3).

- 
- Un marin n'a droit à aucune permission à terre (bien qu'un tel congé soit compatible avec les exigences pratiques de sa fonction).

## **Règle 2.5 – Rapatriement**

Norme A2.5; principe directeur B2.5

### **\* Inspection**

#### *Prescriptions de base*

- Les gens de mer doivent pouvoir être rapatriés sans frais pour eux-mêmes, conformément aux dispositions nationales d'application de la CTM, 2006.
- Les armateurs doivent fournir une garantie financière pour s'assurer que les gens de mer seront bien rapatriés.
- Un exemplaire des dispositions nationales régissant le rapatriement doit être transporté à bord et mis à la disposition des marins dans la langue appropriée (norme A2.5, paragr. 9).

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier dans les documents pertinents si l'armateur fournit une garantie financière.
- Vérifier si les marins ont à leur disposition un exemplaire des dispositions nationales relatives au rapatriement (dans une langue appropriée).
- Vérifier si le contrat d'engagement maritime ou l'accord collectif applicable contiennent des indications sur les situations dans lesquelles les frais de rapatriement des marins, selon les dispositions nationales, sont à la charge de l'armateur, par exemple dans les situations suivantes:
  - expiration du contrat de travail;
  - maladie ou accident;
  - naufrage;
  - incapacité de l'armateur de remplir ses obligations pour cause d'insolvabilité, de vente du navire ou de changement d'immatriculation;
  - navire en route vers une zone de guerre;
  - cessation ou suspension de l'emploi aux termes d'une sentence arbitrale (principe directeur B2.5, paragr. 1).
- Vérifier si l'on respecte une disposition nationale éventuelle obligeant à rapatrier après une période prescrite les marins de moins de 18 ans qui se révèlent inaptes à la vie en mer (principe directeur B2.5.2, paragr. 3).

#### *Exemples de manquements*

- Un marin n'est pas rapatrié conformément aux prescriptions nationales.

- 
- On ne trouve à bord, mis à la disposition des marins, aucun exemplaire des dispositions nationales relatives au rapatriement.
  - Aucune preuve n'a été fournie quant à l'existence d'une garantie financière pour rapatriement.
  - Il n'y a aucune disposition pour le rapatriement des gens de mer.

### **Règle 2.7 – Effectifs**

Norme A2.7; principe directeur B2.7

#### **\* Inspection et certification**

#### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

#### *Prescriptions de base*

- Tout navire doit être doté d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du navire, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage.
- Tout navire doit se conformer au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité (norme A2.7, paragr. 1).

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier le document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou tout autre document équivalent applicable.
- Vérifier dans le rôle d'équipage le nombre, la catégorie (cuisiniers ou personnel affecté à la préparation des aliments ou aux soins médicaux, par exemple) et les qualifications des marins travaillant à bord.
- Vérifier le tableau indiquant l'organisation du travail à bord pour confirmer que les prescriptions relatives aux effectifs de sécurité sont observées.
- Interroger un nombre représentatif de marins pour s'assurer que les prescriptions sont respectées.

#### *Exemples de manquements*

- Le nombre ou les catégories de marins travaillant à bord ne correspondent pas à ce qui est indiqué dans le document sur les effectifs minima.
- Il n'y a pas de document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou de document équivalent à bord.

---

## **Règle 3.1 – Logement et loisirs**

Norme A3.1; principe directeur B3.1

### **\* Inspection et certification**

#### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

- Il est impératif de fournir et maintenir des installations décentes pour le logement et les loisirs des gens de mer travaillant ou vivant à bord des navires afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.
- Les logements procurés aux marins doivent être sûrs, décents et conformes aux prescriptions nationales d'application de la CTM, 2006 (norme A3.1, paragr. 1).
- Le capitaine ou une personne désignée par lui inspecte régulièrement les logements des gens de mer (norme A3.1, paragr. 18).

### **\* Note**

Navires entrant en service:

- L'inspecteur désigné par l'Etat du pavillon devra connaître la procédure d'approbation des plans suivie pendant la construction du navire concernant les logements des marins. A son premier passage, il devra vérifier si les logements et les installations de loisirs ont été construits dans le respect des plans approuvés. Il en va de même pour les navires ayant subi d'importantes transformations. Il ne sera pas nécessaire de répéter cette procédure pour les inspections suivantes.

Navires existant avant l'entrée en vigueur de la CTM, 2006, dans l'Etat du pavillon:

- Il importe de tenir compte de toute disposition nationale adoptée en la matière (voir chap. 2 à propos de ces principes directeurs). Il restera néanmoins nécessaire d'inspecter les logements et les installations de loisirs des marins pour vérifier si le navire:
  - respecte les normes établies dans les conventions de l'OIT n<sup>os</sup> 92, 133 ou 147 (si elles s'appliquent dans l'Etat du pavillon); et (ou)
  - possède et maintient des installations décentes pour le logement et les loisirs des gens de mer travaillant et vivant à bord des navires afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

### **Vérification des prescriptions de base**

- Vérifier le plan de construction du navire qui indique ses dimensions et qui précise l'usage réservé à chacune des pièces ou autres zones.
- Vérifier le rôle d'équipage par rapport au nombre de cabines et de couchettes.
- Effectuer une inspection visuelle des logements et installations de loisirs des marins en prêtant une attention particulière aux prescriptions de la CTM, 2006, portant sur les éléments suivants:

- 
- prescriptions générales (norme A3.1, paragr. 6);
  - dimensions des pièces et autres locaux destinés au logement (norme A3.1, paragr. 9 et 10);
  - chauffage et ventilation (norme A3.1 paragr. 7);
  - bruits, vibrations et aux facteurs ambiants (norme A3.1, paragr. 6 *h*);
  - installations sanitaires et assimilées (norme A3.1, paragr. 11 et 13);
  - éclairage (norme A3.1, paragr. 8);
  - infirmerie (norme A3.1, paragr. 12);
  - installations de loisirs (norme A3.1, paragr. 14 et 17);
  - règles à bord concernant la santé et la sécurité au travail et la prévention des accidents compte tenu des besoins particuliers des marins qui vivent et travaillent sur le navire (norme A3.1, paragr. 2 *a*) et 6 *h*)).
- Vérifier les registres du navire pour s'assurer que des inspections sont fréquemment réalisées par le capitaine ou sous son autorité, ainsi que les autres inspections ou opérations prévues (pour les navires transportant un certificat de travail maritime) au titre des mesures établies dans la partie II de la DCTM à l'intention des armateurs.
  - S'assurer que des mesures sont prises sur le navire pour contrôler les niveaux de bruit et de vibration aux endroits où les marins travaillent et vivent.

### *Exemples de manquements*

- L'emplacement des cabines à bord n'est pas conforme aux normes nationales d'application de la CTM, 2006.
- Le nombre et les dimensions (y compris la hauteur) des cabines ne sont pas conformes aux normes nationales d'application de la CTM, 2006.
- Il y a plus d'un marin par couchette.
- Les installations de loisirs ne sont pas conformes aux normes nationales d'application de la CTM, 2006.
- Le système de chauffage, d'éclairage ou de ventilation ne convient pas ou ne fonctionne pas correctement.
- Le matériel et les éléments équipant les logements, y compris l'infirmerie, les réfectoires et les salles de détente, ne sont pas conformes aux normes nationales d'application de la CTM, 2006.
- Il n'est pas fourni de cabines séparées pour les hommes et les femmes.
- Il n'est pas fourni d'installations sanitaires séparées pour les hommes et les femmes.
- Les installations sanitaires ne conviennent pas ou ne fonctionnent pas.
- L'infirmerie sert à loger des personnes qui ne sont pas malades.

- 
- Les logements des marins et les installations de loisirs sont mal entretenus et mal rangés.
  - Le capitaine ou son représentant n'inspecte pas régulièrement les logements des marins.
  - Les installations de blanchisserie ne conviennent pas ou ne fonctionnent pas correctement.
  - Les logements et installations de loisirs ou de restauration sont exposés à des niveaux de bruit et de vibration dangereux.

### **Règle 3.2 – Alimentation et service de table**

Norme A3.2; principe directeur B3.2

#### **\* Inspection et certification**

#### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

#### *Prescriptions de base*

- La nourriture et l'eau potable doivent être satisfaisantes en qualité, en valeur nutritive et en quantité, compte tenu des besoins du navire ainsi que des différentes habitudes culturelles et religieuses des marins à bord.
- La nourriture doit être fournie aux marins gratuitement pendant la période d'engagement.
- Les marins employés comme cuisiniers du navire \* et chargés de préparer les repas doivent être formés et qualifiés pour exercer leurs fonctions.
- Les marins employés comme cuisiniers ne doivent pas être âgés de moins de 18 ans (norme A3.2, paragr. 8).
- Le capitaine ou la personne désignée par lui doit inspecter régulièrement les locaux utilisés pour la nourriture, l'eau et la préparation des repas (norme A3.1, paragr. 7).

\* On entend par cuisinier du navire un marin chargé de préparer les repas (règle 3.2, paragr. 3, norme A3.2, paragr. 3 et 4).

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier dans les documents (voir la règle concernant l'âge minimum) si les cuisiniers sont âgés d'au moins 18 ans et s'ils possèdent la formation, les qualifications et les compétences nécessaires à l'exercice de leurs fonctions conformément aux prescriptions nationales. Dans les cas où l'on n'a pas besoin d'un cuisinier pleinement qualifié, vérifier si les marins qui transforment la nourriture dans l'office ont 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.
- Vérifier les registres du navire pour s'assurer que les éléments suivants font fréquemment l'objet d'inspections, documents à l'appui:
  - vivres et eau potable;
  - locaux utilisés pour la manipulation et le stockage de la nourriture;

- 
- offices et autres équipements utilisés pour la préparation et le service des repas;
  - examen visuel des installations de préparation des repas, y compris les offices et entrepôts, pour savoir si elles respectent les règles d'hygiène et si elles sont appropriées à leur destination.
  - Vérifier si la nourriture et l'eau potable sont satisfaisantes en qualité, en quantité et en valeur nutritive:
    - en vérifiant la qualité de l'eau potable et en se renseignant sur les modes de contrôle de la qualité;
    - en examinant les menus et en observant à l'œil nu les vivres et les zones de stockage pour s'assurer que la nourriture proposée est suffisamment variée.
  - S'assurer, en interrogeant un nombre représentatif de marins, qu'on ne leur fait pas payer la nourriture, qu'on leur procure de l'eau potable, et que la nourriture et l'eau potable sont satisfaisantes en qualité et en quantité.

### *Exemples de manquements*

- La nourriture et l'eau potable ne sont pas satisfaisantes pour les besoins des marins à bord en qualité, en valeur nutritive et en quantité.
- On fait payer la nourriture à des marins ou on ne leur fournit pas d'eau potable.
- Un marin chargé de préparer les repas n'a pas reçu la formation ni l'instruction nécessaire.
- Le cuisinier du navire n'a pas été formé et n'est pas qualifié.
- Le cuisinier du navire a moins de 18 ans.
- La nourriture, l'eau ou les locaux de préparation, de stockage ou de manipulation ne sont jamais inspectés.
- Les installations de préparation des repas ne respectent pas les règles d'hygiène ou ne sont pas appropriées à leur destination pour d'autres raisons.

### ***Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre***

Norme A4.1; principe directeur B4.1

#### **\* Inspection et certification**

#### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

### *Prescriptions de base*

- 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, y compris aux soins dentaires de base, pendant la durée de leur service à bord.
- Les services de soins médicaux et de protection de la santé sont fournis sans frais pour les gens de mer.

- 
- Les armateurs doivent 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 (norme A4.1, paragr. 1 c)).

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier dans des documents (comme le contrat d'engagement maritime) si les marins ont accès gratuitement à des soins médicaux à bord et s'ils peuvent prendre un congé pour recevoir des soins médicaux ou dentaires en escale, lorsque cela est réalisable \*.
- Vérifier les registres et le matériel pour s'assurer que les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux sont respectées (norme A4.1, paragr. 1 a)).
- Procéder à un examen visuel pour s'assurer que le navire est muni de fournitures médicales suffisantes, y compris d'une pharmacie et de matériel médical ainsi que la dernière édition du *Guide médical international de bord* ou du guide médical requis par les lois et règlements nationaux.
- Vérifier dans des documents (comme le document sur les effectifs minima, le rôle d'équipage ou la documentation de formation) s'il existe un médecin qualifié à bord des navires transportant au moins 100 personnes et effectuant ordinairement des voyages de plus de trois jours.
- Vérifier, quand la présence d'un médecin ne s'impose pas, s'il y a à bord au moins un marin (possédant une formation et une qualification conformes aux prescriptions de la STCW) chargé des soins médicaux ou compétent pour administrer des premiers secours dans le cadre de ses fonctions courantes.
- Vérifier s'il existe à bord du navire des formulaires pour la rédaction des rapports médicaux.
- Interroger un nombre représentatif de marins pour s'assurer qu'ils ont accès gratuitement à des soins médicaux à bord et qu'ils peuvent prendre un congé pour recevoir des soins médicaux ou dentaires en escale, lorsque cela est réalisable.

#### *Exemples de manquements*

- Le capitaine ou l'armateur interdit à un marin, sans motif, de prendre un congé à terre pour recevoir des soins médicaux ou dentaires.
- Un marin ne peut bénéficier des services appropriés en matière de protection de la santé et de soins médicaux tandis qu'il se trouve à bord.
- Le personnel médical requis par les lois ou les règlements nationaux ne se trouve pas à bord.
- La pharmacie ou le matériel médical requis ne respectent pas les normes nationales ou sont absents du navire.
- On ne trouve à bord aucun formulaire pour l'établissement des rapports médicaux.

\* L'inspecteur doit simplement s'assurer que l'armateur autorise les marins à s'absenter pour consulter des services médicaux à terre. L'armateur ne peut être tenu responsable d'un refus de l'accès aux services médicaux qui pourrait être opposé par l'Etat du port à un marin ni de la qualité de ces services. Il conviendra de vérifier dans la partie II de la DCTM ce que l'armateur a prévu pour ce genre de situation.

---

## **Règle 4.2 – Responsabilité de l’armateur**

Norme A4.2; principe directeur B4.2

### **\* Inspection**

#### *Prescriptions de base*

- 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 armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident dont les gens de mer pourraient être victimes (norme A4.2, paragr. 1 a)).
- 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 (norme A4.2, paragr. 1 b)).
- Des mesures doivent être prises 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 (norme A4.2, paragr. 7).

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier dans le contrat d’engagement maritime ou l’accord collectif applicable si les gens de mer bénéficient de la couverture requise par la loi nationale portant application de la CTM, 2006.
- Vérifier les documents attestant que l’armateur assure la couverture financière nécessaire pour garantir l’indemnisation prescrite.
- Vérifier les procédures suivies à bord concernant les biens laissés sur le navire par les marins malades, blessés ou décédés.

#### *Exemples de manquements*

- Il n’existe aucune preuve qu’une couverture financière est garantie.
- Rien n’est dit dans le contrat d’engagement maritime ou l’accord collectif applicable quant à l’existence d’une couverture.
- Les dispositions contenues dans le contrat d’engagement maritime ou l’accord collectif ne sont pas conformes aux prescriptions nationales d’application de la CTM, 2006.
- Il n’y a pas de procédure en place pour sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer.

---

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

Norme A4.3; principe directeur B4.3

**\* Inspection et certification**

**\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

### *Prescriptions de base*

- Les gens de mer doivent pouvoir travailler, vivre et se former à bord des navires dans un environnement sûr et sain, et qui soit conforme aux lois et règlements nationaux et autres mesures prises pour assurer la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents. Des 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 (norme A4.3, paragr. 1 *b*).
- Une politique et un programme de sécurité et de santé au travail doivent être en place sur le navire pour prévenir les accidents et maladies professionnels, et une attention particulière doit être accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans (norme A4.3, paragr. 1 *c*) et 2 *b*).
- Il doit exister un comité de sécurité (pour les navires comptant à leur bord cinq marins ou plus) (norme A4.3, paragr. 2 *d*).
- Une évaluation des risques est nécessaire pour une bonne gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord (compte tenu des statistiques pertinentes) (norme A4.3, paragr. 8).

### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier les documents pertinents, tels que les déclarations d'accidents du travail à bord et les rapports des évaluations des risques effectuées pour une bonne gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord.
- Vérifier les documents apportant des indications sur la composition et les réunions du comité de sécurité (registres et procès-verbaux des réunions, etc.) si le navire transporte plus de cinq marins.
- Vérifier les documents concernant la politique et le programme suivis à bord en matière de sécurité et de santé au travail pour s'assurer:
  - que les marins sont informés de la politique et du programme en question;
  - que ces derniers sont conformes aux dispositions nationales;
  - qu'ils comprennent une évaluation des risques ainsi qu'une formation et une instruction pour les gens de mer;
  - qu'une attention particulière y est accordée à la santé et la sécurité des jeunes marins;

- 
- que des mesures de prévention adéquates sont prises;
  - qu'un équipement de protection individuelle est utilisé et qu'il est correctement entretenu.
  - S'assurer que l'on affiche à bord du navire, en un endroit bien visible des marins, les avis et les instructions officielles qui conviennent en matière de sécurité et de santé au travail sur les risques particuliers rencontrés à bord (norme A4.3, paragr. 7).
  - Vérifier si un équipement de protection approprié est mis à la disposition des marins.
  - Vérifier s'il existe une procédure de déclaration des accidents du travail.
  - Interroger un nombre représentatif de marins pour confirmer l'existence de programmes et de pratiques visant la sécurité et la santé au travail à bord.
  - Vérifier si, concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents, une attention spéciale est accordée aux éléments suivants:
    - caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
    - machines;
    - effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
    - effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
    - effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
    - effets des facteurs ambiants (autres que le bruit et les vibrations) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
    - mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
    - matériel de chargement et de déchargement;
    - prévention et extinction des incendies;
    - ancres, chaînes et câbles;
    - cargaisons dangereuses et lest;
    - équipement de protection individuelle des gens de mer;
    - travail dans des espaces confinés;
    - effets physiques et mentaux de la fatigue;
    - effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
    - protection et prévention relatives au VIH/sida;
    - réponse aux urgences et aux accidents.

---

## *Exemples de manquements*

- Il existe à bord des facteurs susceptibles d'entraver les efforts de prévention des accidents.
- On n'a aucune preuve qu'il existe sur le navire une politique ou des programmes de prévention des accidents, blessures et maladies professionnels.
- Il n'y pas de comité de sécurité bien établi ou en fonction sur les navires à bord desquels travaillent cinq marins ou plus.
- L'équipement de protection individuelle est en mauvais état, mal employé ou inutilisé.
- Il n'est pas effectué d'évaluation des risques.
- Les marins ne sont pas au courant des mesures adoptées par la direction pour assurer la sécurité et la santé au travail et pour prévenir les accidents.
- On ne s'occupe pas des risques courus par les jeunes marins.
- Les accidents du travail ne font pas l'objet d'une enquête ou ne sont pas déclarés conformément aux procédures en vigueur sur le navire.

## **Règle 4.5 – Sécurité sociale**

Norme A4.5; principe directeur B4.5

### **\* Inspection**

#### *Prescriptions de base*

- Les gens de mer qui sont soumis à la législation de l'Etat du pavillon en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge doivent être admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

#### **Note**

La CTM, 2006, dispose que tous les gens de mer doivent bénéficier d'une protection sociale. Cette disposition couvre plusieurs autres prescriptions complémentaires concernant entre autres les mécanismes à caractère préventif en rapport avec la santé et la sécurité au travail, les examens médicaux, les heures de travail et de repos et les services de restauration. La question de la protection sociale est essentiellement traitée sous le titre 4 relatif aux soins médicaux (règle 4.1), à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2) et à la sécurité sociale (règle 4.5). La règle 4.5 et la norme connexe A4.5 sont le reflet d'une approche qui prend en compte la grande diversité des systèmes et dispositifs nationaux ainsi que la variété des domaines couverts par les régimes de sécurité sociale. Selon la norme A4.5, paragraphe 3, tout pays ayant ratifié la convention est tenu de prendre «des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire». La protection qui en découle ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre sur son territoire. La principale responsabilité de l'Etat du pavillon est de s'assurer que les armateurs respectent leurs obligations en matière de sécurité sociale pour les marins à bord de leurs navires, notamment celles établies par les règles 4.1 et 4.2 (voir la norme A4.5, paragr. 5).

---

Une obligation plus générale, évoquée sous la norme A4.5, paragraphe 6, et le principe directeur B4.5, paragraphe 5, vaut également pour l'Etat du pavillon. Il appartient aux Etats membres de l'OIT d'examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture sociale, des prestations comparables pourraient être offertes aux gens de mer, et ces derniers pourraient prendre leurs propres dispositions pour recevoir la protection nécessaire. Cette responsabilité témoigne du fait que tous les Etats ont un rôle important à jouer s'agissant d'étendre la protection à tous les gens de mer et de coopérer pour garantir la protection en question. C'est un moyen pour l'Etat du pavillon d'apporter une précieuse contribution à la garantie d'une protection sociale adéquate aux gens de mer du monde entier.

Concernant l'inspection des navires par l'Etat du pavillon, la principale difficulté consiste à établir l'existence de la protection complémentaire qui doit être fournie par les armateurs et qui est définie dans le contrat d'engagement maritime (norme A2.1, paragr. 4 h)).

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier s'il existe la preuve que, pour les gens de mer couverts par le système national de sécurité sociale, les cotisations appropriées sont bien effectuées dans le cas d'un système contributif.
- Vérifier dans le contrat d'engagement maritime la protection qui doit être assurée par l'armateur.
- Interroger un nombre représentatif de marins pour s'assurer que, le cas échéant, les cotisations obligatoires sont bien effectuées.

#### *Exemples de manquements*

- Le contrat d'engagement maritime ne fait état d'aucune protection.
- Les cotisations obligatoires ne sont pas versées.

### **Norme A5.1.1 – Principes généraux**

Norme A5.1.1; principe directeur B5.1.2

#### **\* Inspection**

##### *Prescriptions de base*

- Un exemplaire de la CTM, 2006, doit être tenu à disposition à bord des navires.

##### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier s'il existe bien un exemplaire de la CTM, 2006, à bord du navire.

##### *Exemples de manquements*

- Il n'existe aucun exemplaire de la CTM, 2006, à bord du navire.

---

## **Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord**

Norme A5.1.5; principe directeur B5.1.5

### **\* Inspection et certification**

### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

#### *Prescriptions de base*

- Il doit exister à bord des navires des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la CTM, 2006 (y compris les droits des gens de mer).
- La victimisation d'un marin ayant porté plainte au titre de la CTM, 2006, est interdite.

#### *Vérification des prescriptions de base*

- Vérifier le document décrivant les procédures de plainte à bord pour s'assurer que les procédures sont bien appliquées sur le navire, en accordant une attention particulière au droit de représentation et aux mesures de protection requises contre une victimisation.
- Vérifier si les marins ont reçu un exemplaire des procédures de plainte à bord qui intéressent leur navire.
- Vérifier le document décrivant les procédures de plainte à bord pour s'assurer que les gens de mer peuvent porter plainte directement auprès du capitaine ou auprès d'une autorité extérieure.
- Interroger un nombre représentatif de marins pour s'assurer qu'ils ont reçu un exemplaire des procédures, qu'ils peuvent porter plainte directement auprès du capitaine ou auprès d'une autorité extérieure et qu'ils ne font l'objet d'aucune victimisation.

#### *Exemples de manquements*

- Aucun document ne décrit les procédures de plainte à bord.
- Les procédures de plainte à bord ne sont pas appliquées.
- Les marins qui portent plainte font l'objet d'une victimisation.
- Aucun exemplaire des procédures n'a été remis aux marins.

---

## Chapitre 4. Mesures à prendre quand des manquements sont observés

### 4.1. Note générale

105. La CTM, 2006, établit un certain nombre de moyens dont les inspecteurs de l'Etat du pavillon (ou l'autorité compétente de l'Etat du pavillon) peuvent disposer pour s'assurer que les navires respectent les prescriptions nationales. Certaines mesures sont obligatoires tandis que d'autres permettent une certaine latitude. Toutes les mesures exigent de l'inspecteur de l'Etat du pavillon qu'il fasse preuve de jugement professionnel au moment de dépister les manquements commis, y compris au cours de l'enquête sur une plainte (voir chap. 2) aux termes de la norme A5.1.4, paragraphe 5.
106. Un point important à considérer avant de décider de l'action à mener est de savoir qui en sera l'exécuteur. Lorsque le travail de vérification de la conformité avec la CTM, 2006, a été confié à un organisme reconnu, il incombera néanmoins à l'Etat du pavillon, même si les manquements ont été constatés par l'organisme reconnu, de prendre une décision au vu des informations fournies à cet égard par ledit organisme, puis de prendre la mesure qui s'impose.
107. Certaines des sanctions possibles, comme le retrait du certificat, s'appliquent spécifiquement aux navires certifiés, tandis que d'autres, comme la retenue du navire, valent pour tous les navires et relèvent du pouvoir que possède l'inspecteur de l'Etat du pavillon d'exiger une réparation des manquements relevés avant d'autoriser le navire à prendre la mer. Par ailleurs, les lois ou règlements nationaux peuvent autoriser l'inspecteur de l'Etat du pavillon ou l'autorité compétente à imposer aux armateurs des sanctions ou d'autres mesures de redressement en cas d'infraction aux prescriptions de la CTM, 2006 (y compris aux droits des gens de mer).
108. Outre les événements spécifiques pouvant entraîner la nullité d'un certificat (norme A5.1.3, paragr. 14), il importe de prendre également en considération la norme A5.1.3, paragraphes 7, 9, 16 et 17.
109. Avant qu'un certificat puisse être délivré ou visé, ou qu'un navire soit autorisé à prendre la mer, l'inspecteur de l'Etat du pavillon doit obtenir confirmation soit que tous les manquements relevés pendant l'inspection ont été réparés, soit qu'un plan de mesures de redressement a été déposé par l'armateur et approuvé par l'inspecteur.
110. Ainsi qu'on l'a vu au chapitre 2 au sujet de la norme A5.1.3, paragraphe 11, dans le cas d'un navire certifié, les résultats des inspections postérieures à la première inspection ou des vérifications, ainsi que les manquements graves éventuellement relevés durant la vérification, doivent être consignés avec la date à laquelle on a constaté que les manquements avaient été réparés. Ce relevé, rédigé en anglais (ou traduit dans cette langue s'il n'a pas été écrit en anglais), doit être reporté sur l'exemplaire de la DCTM se trouvant à bord du navire ou annexé à ce document, ou encore mis à la disposition, sous une autre forme et pour leur information, des marins, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du pavillon et des représentants des armateurs et des gens de mer.
111. Dans tous les cas, les lois et règlements nationaux ou autres mesures de mise en œuvre des dispositions de la CTM, 2006, continuent de primer sur toutes les autres prescriptions applicables aux inspections.

---

**112.** Le chapitre 3 contient des exemples de manquements relatifs aux points inspectés. Dans tous les cas, les manquements relevés doivent être réparés. Parfois, il suffit qu'un manquement se produise une seule fois pour empêcher un navire de prendre la mer tant qu'il n'a pas été réparé (et il suffit, par exemple, qu'un seul des marins travaillant à bord n'ait pas l'âge requis). Dans d'autres cas, tel manquement (défaut d'éclairage dans une cabine, par exemple) pourra être réparé dans un court laps de temps. En revanche, si l'éclairage est en panne ou insuffisant dans plusieurs cabines, ou s'il s'agit d'un problème récurrent, ce pourra constituer un motif suffisant pour retenir le navire au port en attendant que l'on remédie au manquement. Dans d'autres cas, pour continuer avec cet exemple, une défectuosité de l'éclairage sur le navire pourra très bien poser un problème de sécurité et de santé au travail, auquel il faudra remédier pour que le navire puisse naviguer.

**113.** Les inspecteurs de l'Etat du pavillon devront faire appel à tout leur jugement professionnel pour déterminer s'il convient d'autoriser un navire à reprendre la mer avant que le manquement soit réparé et, s'il n'a pas été réparé, pour arrêter la mesure à prendre, qui pourra consister à retirer le certificat.

## **4.2. Conseils quant au choix de la mesure à prendre**

**114.** En fonction du nombre et de la gravité des manquements relevés, l'inspecteur de l'Etat du pavillon aura le choix entre les mesures suivantes:

- dispenser les conseils appropriés;
- dresser une liste des manquements à réparer dans tel ou tel délai, par exemple avant le départ, dans les 14 jours, ou avant la remise d'un certificat de travail maritime;
- refuser de viser le certificat de travail maritime à la suite d'une inspection intermédiaire ou d'une inspection aux fins d'un renouvellement;
- empêcher le navire de quitter le port tant que les mesures nécessaires n'auront pas été prises;
- imposer des sanctions ou d'autres mesures de redressement telles qu'elles sont prévues par la loi du pays;
- dans le cas d'un navire certifié:
  - retirer le certificat de travail maritime;
  - refuser de viser le certificat de travail maritime à la suite d'une inspection intermédiaire ou d'une inspection aux fins d'un renouvellement.

**115.** Au moment d'examiner la ou les mesures à prendre, les inspecteurs de l'Etat du pavillon doivent faire preuve de jugement professionnel. D'autre part, pour déterminer s'il convient ou non d'accepter un plan de redressement ou d'empêcher un navire de quitter le port, ou encore de recommander le retrait du certificat de travail maritime, les inspecteurs de l'Etat du pavillon devront se demander:

- s'il est ou non possible de remédier rapidement aux anomalies dans le port d'inspection;
- si les manquements relevés présentent un danger important pour la sécurité ou la santé des gens de mer;

- 
- quel est le degré de gravité de l'infraction aux prescriptions de la CTM, 2006 (y compris aux droits des marins);
  - quelles sont la durée et la nature du voyage ou du mouvement prévu;
  - quels sont la taille et le type du navire et du matériel fourni;
  - si la période de repos appropriée prévue pour les gens de mer est respectée ou non;
  - quelle est la nature du chargement;
  - si des manquements similaires ont été constatés dans le passé;
  - combien de manquements ont été observés pendant l'inspection;
  - quels sont les effectifs minima de sécurité;
  - quels sont les antécédents concernant la réparation des manquements.

**116.** Tous les efforts raisonnables doivent être faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé (norme A5.1.4, paragr. 15).