
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des normes internationales du travail
Programme des activités sectorielles

Projet de

**Directives pour les agents
chargés du contrôle par l'Etat du port
effectuant des inspections en application
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 agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006

**Réunion tripartite d'experts pour l'élaboration
de directives pour les agents chargés du contrôle
par l'Etat du port effectuant des inspections
en application 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 978-92-2-221289-7

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 ou par notre site Web: www.ilo.org/publns.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Réunion tripartite d'experts pour l'élaboration de directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006

La 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail

1. Lorsque la Conférence internationale du Travail a adopté la convention du travail maritime, 2006, elle a également adopté 17 résolutions visant à encourager la promotion, la ratification et la mise en œuvre effective de la convention et l'amélioration des conditions de travail décentes dans le secteur maritime¹.
2. Concernant la mise en œuvre de la convention et à la lumière du renforcement des obligations en matière de conformité et d'application des articles et du titre 5 de la nouvelle convention, la Conférence a adopté deux résolutions visant spécifiquement à fournir des directives aux Membres pour la mise en œuvre de leurs responsabilités dans le cadre de ces dispositions.
3. Ces deux résolutions sont les suivantes: «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. Le texte de la résolution IV sur l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port est le suivant:

Résolution concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port

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 du transport maritime;

Consciente du mandat fondamental de l'Organisation, qui est de promouvoir des conditions de travail et de vie décentes;

Notant que les paragraphes 4 et 7 de l'article V, ainsi que la règle 5.2.1, la norme A 5.2.1 et le principe directeur B 5.2.1 de la convention précitée, contiennent des dispositions relatives aux responsabilités de l'Etat du port et au contrôle par cet Etat, en prévoyant le non-octroi d'un traitement plus favorable;

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

Considérant que, du fait que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier, il importe que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port reçoivent des directives appropriées pour l'exercice de leurs fonctions;

Se rendant compte du travail fait par l'OMI dans ce domaine, et de l'importance que la communauté internationale attache à la coopération entre les organismes internationaux,

¹ Adoptées le 22 février 2006, Conférence internationale du Travail, 94^e session (maritime), 2006, *Compte rendu provisoire* n° 16, p. 16/9.

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à prier le Directeur général de convoquer une réunion tripartite d'experts chargée de mettre au point des orientations appropriées concernant le contrôle par l'Etat du port, et à demander au Bureau d'utiliser l'expertise technique de l'OMI dans ce domaine.

5. Les résolutions IV et XIII envisagent chacune l'organisation future de réunions tripartites d'experts afin d'élaborer ces orientations. L'importance accordée par la Conférence à la promotion de l'uniformité et de l'harmonisation en matière d'inspection par les fonctionnaires autorisés des navires étrangers faisant escale dans le port d'un Membre est apparue lors des discussions de préparation de cette résolution. Au cours de cette discussion, il a semblé important d'autoriser, en plus des experts de la réunion tripartite en vue de l'adoption de directives destinées aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port, la participation à la réunion d'experts d'autres gouvernements à leurs propres frais, en qualité d'«observateurs participants»². En réalité, l'élaboration de ces directives internationales, avec les orientations nationales qui en découlent, est prévue dans la convention du travail maritime elle-même³.
6. Il a été décidé d'élaborer des directives pour l'Etat du pavillon parallèlement aux directives relatives au contrôle par l'Etat du port, afin de donner un contenu à ces dernières. En effet, comme l'ont montré, lors de la préparation de la convention, les discussions sur la nécessité d'élaborer des directives relatives aux responsabilités de l'Etat du port et comme le suggère la répétition d'une partie du texte du paragraphe 7 c) de la norme A5.1.4 au paragraphe 1 de la norme A5.2.1 de la convention telle qu'adoptée par la suite, les inspections au titre du contrôle par l'Etat du port sont censées jouer un rôle complémentaire aux inspections par l'Etat du pavillon et ne devraient donc pas aller au-delà de l'inspection par l'Etat du pavillon⁴.
7. Lors de sa 298^e session (mars 2007), le Conseil d'administration du BIT a approuvé le lancement par le Bureau international du Travail des travaux préparatoires aux réunions tripartites d'experts de 2008 au sujet des deux résolutions.

Structure de la proposition du Bureau

8. Le projet de directives destinées aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, est annexé au présent document pour servir de base de travail à la réunion tripartite d'experts. Cette proposition comporte six chapitres. Elle a pour objectif principal de donner des conseils pratiques aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port qui vérifient la

² Voir Conférence internationale du Travail, 94^e session (maritime), 2006, *Compte rendu provisoire* n° 3-1(Rev.), paragr. 17 à 28.

³ Le paragraphe 7 de la norme A5.2.1 prévoit:

Tout Membre veille à ce que ses fonctionnaires autorisés reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la présente norme.

Le paragraphe 3 du principe directeur B5.2.1 prévoit:

Les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l'adoption de directives relatives aux politiques d'inspection, reconnues au niveau international, notamment en ce qui concerne les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire.

⁴ Réunion tripartite d'intersession sur le suivi de la Conférence technique maritime préparatoire, Rapport de la discussion, PTMC/2005/23, paragr. 138 à 149.

conformité des navires aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006 (telle qu'elle est mise en œuvre dans la loi nationale concernée). Elle commence par des informations similaires à celles qui se trouvent dans le projet de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon au sujet des concepts essentiels de la convention du travail maritime, 2006, dans la mesure où ces concepts sont pertinents pour le contexte par l'Etat du port, et reprend également les définitions inscrites dans la convention. La plus grande partie des chapitres, à l'exclusion du chapitre 6, s'adresse aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port qui effectuent les inspections des navires étrangers, en vertu de la règle 5.2.1 et de la norme A5.2.1 de la convention. Le chapitre 6 porte sur les dispositions de la règle 5.2.2 et de la norme A5.2.2 sur le traitement des plaintes déposées par les gens de mer auprès d'un fonctionnaire autorisé dans un port («Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer»).

Les sources de la proposition du Bureau

9. Le projet de directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port a été élaboré par le Bureau à partir de trois sources différentes:
- les accords internationaux pertinents relatifs au contrôle par l'Etat du port;
 - les dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006;
 - le projet de directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon élaboré par le Bureau.

Les deux premières sources se fondent sur le paragraphe 3 de la règle 5.2.1 de la convention, qui prévoit que «Les inspections dans les ports sont effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux *dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées* sur le territoire d'un Membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port». La troisième source tient compte du fait que les inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port sont complémentaires aux inspections par l'Etat du pavillon.

Accords internationaux relatifs au contrôle par l'Etat du port

10. Le projet de directives tient compte des informations retenues dans un projet de texte élaboré par les gouvernements membres du groupe de travail établi sous les auspices du Mémorandum d'entente régional sur le contrôle par l'Etat du port (Mémorandum de Paris). Ce projet est parvenu au Bureau de façon informelle en juillet 2007 et a servi de base de travail pour la rédaction de la proposition du Bureau, en particulier en ce qui concerne la structure générale, l'approche et l'importance accordée au fait de fournir aux inspecteurs un outil pratique, et pour le traitement de principes comme «pas de traitement plus favorable»⁵. Le Bureau a également tenu compte du contenu du Mémorandum de Paris (et des accords élaborés ultérieurement dans d'autres régions du monde au sujet des contrôles par l'Etat du port) ainsi que du contenu des résolutions relatives au contrôle par l'Etat du port élaborées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). Comme le demandait la résolution IV de la Conférence internationale du Travail, les experts du

⁵ L'article V, paragraphe 7, précise:

Tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout Etat ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout Etat l'ayant ratifiée.

secrétariat de l'OMI ont été consultés et leur avis a été pris en compte dans le projet de directives.

11. Dans la mesure du possible, les procédures ou directives relatives au contrôle par l'Etat du port élaborées sous l'égide de l'OMI ont été utilisées⁶. Comme le demandait la résolution IV de la Conférence internationale du Travail, les experts du secrétariat de l'OMI ont été consultés et leur avis a été pris en compte dans la proposition de directives.

Inspections au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006

12. Comme l'indique le paragraphe 3 de la règle 5.2.1 susmentionnée, les directives internationales élaborées sous l'égide de l'Organisation internationale du Travail doivent également refléter le texte de la convention du travail maritime, 2006, et les concepts qu'elle contient, qui sont souvent le fruit d'équilibres mûrement pesés durant le processus d'élaboration de la convention. L'objectif des dispositions relatives à la conformité et à la mise en application était de s'intégrer le plus possible dans le système existant déjà dans ce secteur, développé en lien avec les conventions de l'OMI. Toutefois, comme l'avait souligné la discussion préparatoire à la résolution IV, la convention est à bien des égards «un instrument pionnier»⁷. Les directives relatives au contrôle par l'Etat du port en application de la convention du travail maritime, 2006, doivent donc prendre en compte les différences, par rapport aux autres accords relatifs au contrôle par l'Etat du port, ce qui relève du défi. Tout particulièrement, la convention du travail maritime de 2006:

- accorde une certaine marge de manœuvre aux Etats Membres pour établir les détails de la mise en application des prescriptions de la convention pour les navires battant leur pavillon;
- tend à faire plus confiance aux armateurs qui respectent les principes du travail décent, afin que le système d'inspection concentre ses ressources sur l'élimination des navires ne respectant pas les normes;
- équilibre cette plus grande confiance envers les armateurs en accordant un rôle plus important en particulier aux gens de mer et à leurs organisations dans le processus d'inspection.

La proposition du Bureau tente de tenir compte de ces spécificités ainsi que d'autres particularités de la convention du travail maritime, 2006, et, dans certains cas, d'en tirer profit pour aboutir à un système d'inspection solide.

Contenu et rôle des documents à bord, en application de la convention du travail maritime, 2006

13. Le contenu et le rôle des documents de bord, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime témoignent de la marge de manœuvre accordée aux Etats Membres au sujet de la mise en œuvre et de la confiance accordée aux armateurs pour assurer la conformité aux prescriptions de la convention.

⁶ Procédures de contrôle par l'Etat du port, résolution A.787(19), telle que modifiée; *Code of good practice for port State control officers* (MSC-MEPC.4/Circ.2) du 1^{er} novembre 2007.

⁷ Voir Conférence internationale du Travail, 94^e session (maritime), 2006, *Compte rendu provisoire* n° 3-1(Rev.), paragr. 27.

-
14. En raison de cette marge de manœuvre accordée aux Etats Membres, les directives doivent tenir compte des éventuelles différences au niveau du détail entre les diverses dispositions nationales donnant effet aux prescriptions de la convention. Voilà pourquoi la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime a fait l'objet d'une attention particulière, car elle résume les prescriptions nationales pertinentes en identifiant les variations existantes, par exemple dans le cadre des «mesures équivalentes dans l'ensemble», ainsi que la partie II de la déclaration, qui énonce les procédures adoptées par l'armateur pour assurer la conformité continue. Ces documents sont essentiels et doivent donner ces informations pour les inspections au titre du contrôle par l'Etat du port.
 15. Les directives doivent également tenir compte du fait que le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime qui lui est annexée «attestent, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'Etat du pavillon et que les prescriptions de la présente convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée». «En conséquence, sauf dans les cas précisés dans le code (aux alinéas *a*) à *d*) du paragraphe 1 de la norme A5.2.1), l'inspection dans ses ports est limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration.»
 16. L'accent mis sur la primauté des documents est un exemple des domaines pour lesquels la procédure d'inspection peut s'écarter, au moins au départ, des accords internationaux existants, afin d'assurer la conformité au texte de la convention. Par exemple, la convention établit clairement que la pratique habituelle consistant à vérifier un certain nombre de lieux à bord du navire n'est pas autorisée si les documents du navire sont conformes, sauf si une inspection plus approfondie peut ou doit être effectuée, en particulier dans le cas des «solides raisons» évoquées ci-dessous.
 17. Parallèlement, les directives doivent tenir compte du fait que d'autres dispositions de la convention contrebalancent cette notion de primauté, notamment les dispositions relatives à l'inspection attentive prescrite par la convention pour vérifier que les documents du navire sont totalement conformes et, de plus, qu'ils apportent la preuve que l'armateur a adopté des procédures pour assurer la conformité continue et que ces procédures sont effectivement appliquées sur le navire.

Solides raisons de croire que les conditions ne sont pas conformes aux prescriptions

18. De plus, la convention du travail maritime, 2006, attache une grande importance au concept selon lequel une inspection plus approfondie peut être effectuée si, entre autres choses, il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention, et les agents chargés du contrôle par l'Etat du port ont certainement besoin d'indications sur les circonstances qui peuvent donner lieu à ces «solides raisons» de croire à la non-conformité du navire. Le projet de directives tient compte du fait que ces «solides raisons» peuvent être portées à la connaissance de l'agent chargé du contrôle au cours de son examen des documents du navire, ou par d'autres moyens, notamment (comme le reconnaît le paragraphe 3 de la norme A5.2.1) au cours d'une enquête relative à une plainte déposée, par exemple par un marin ou une organisation de gens de mer, même si la non-conformité constatée n'est pas directement liée à la plainte en elle-même.

Mesures à prendre par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port qui ont constaté des manquements ou des non-conformités

19. Les directives proposées à l'annexe ci-dessous, conformément au texte de la norme A5.2.1, notamment son paragraphe 6, et du principe directeur B5.2.1 de la convention, et conformément à l'approche adoptée dans les directives relatives à l'Etat du pavillon, proposent des critères à prendre en compte par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port dans l'exercice de sa capacité de jugement pour déterminer les mesures à prendre. Il aurait pu sembler intéressant d'établir une «liste unique» d'éléments à retenir, mais le paragraphe 6 *a)* et *b)* de la norme A5.2.1 ainsi que le paragraphe 2 du principe directeur B5.2.1 suggèrent qu'il n'est peut-être pas approprié ni possible de déterminer ces éléments de façon abstraite. Dans chacun des cas, la décision dépendra de facteurs comme le nombre de manquements identifiés et leur gravité ou leur répétition sur le navire en cause. La convention ne contient pas de liste ayant fait l'objet d'un accord mais suggère plutôt l'approche basée sur les critères qui figurent dans le projet de directives. En outre, les discussions qui ont abouti à l'adoption du texte du paragraphe 6 de la norme A5.2.1 et du paragraphe 2 du principe directeur B5.2.1 ont montré qu'il pourrait ne pas être possible d'aboutir à un accord sur une liste spécifique.

Plan visant à rectifier les non-conformités

20. L'idée d'un plan de rectification, inscrite au paragraphe 6 de la norme A5.2.1, est un autre domaine pour lequel la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006, peut exiger un ajustement des pratiques existantes. Même si la notion de rectification est inscrite dans les accords existants relatifs au contrôle par l'Etat du port, celle d'un plan de rectification faisant l'objet d'un accord n'y figure pas. Les directives proposent le concept d'une proposition de rectification pour réconcilier le texte de la convention avec les pratiques existantes, dans la mesure du possible.

Directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon

21. Le projet de directives a été élaboré à la lumière des travaux du Bureau, aidé par un groupe de travail tripartite informel d'experts dirigés par le Royaume-Uni, en vue d'élaborer le projet de directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon. Dans cet exercice, le Bureau souhaitait veiller à la cohérence et la complémentarité des directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon avec celles du contrôle par l'Etat du port.
22. Etant donné que les inspections par l'Etat du port sont par nature complémentaires aux inspections par l'Etat du pavillon, il faut espérer que les directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon et celles qui s'adressent aux agents chargés des contrôles par l'Etat du port seront considérées comme un tout, même si elles sont élaborées à des réunions tripartites d'experts différentes. Pour cette raison, les deux propositions du Bureau ont une structure similaire, et la complémentarité et la cohérence entre les deux textes ont fait l'objet d'une préoccupation constante.
23. Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime illustrent l'importance de la complémentarité entre les deux textes. Comme indiqué précédemment, ces documents, s'ils sont correctement établis, doivent être acceptés par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port comme attestant, sauf preuve contraire, que le navire en cause est conforme aux prescriptions de la convention pour les 14 éléments qui font l'objet d'une certification de la part de l'Etat du pavillon (annexe A5-I) et sur lesquels porte, en principe, le contrôle par l'Etat du port (annexe A5-III). Le projet de directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port porte sur l'approche à adopter pour

inspecter ces documents et sur le rôle juridique de ces documents; il peut être utilement complété par les informations relatives à l'élaboration et à la délivrance du certificat (y compris du certificat provisoire) et de la déclaration de conformité du travail maritime qui figurent dans le projet de directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon.

24. Le meilleur exemple (et non le seul, loin s'en faut) de domaine où la cohérence entre les deux textes de directives est essentielle se trouve au chapitre 3, section 3.2, du projet de directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon, qui donne des informations concrètes sur les prescriptions fondamentales à respecter en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer et suggère des moyens de vérifier la conformité à ces prescriptions en donnant des exemples de manquements. Puisque ces conseils semblent également applicables – par nature – à l'éventuelle «inspection plus approfondie» effectuée par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port (même si l'inspection de ces derniers est normalement moins complète et parfois nettement moins complète), le texte de la section 4.2 du chapitre 4 du projet de directives de l'annexe suit de très près celui de la section 3.2 des directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon pour les 14 éléments faisant l'objet d'une certification.
25. Il faut espérer que la réunion tripartite d'experts chargée d'élaborer les directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port suivra le texte proposé à la section 4.2 de la proposition du Bureau, dans la mesure où elle considérera qu'il s'applique à l'inspection par l'Etat du port, en tenant compte des ajustements pertinents à apporter au texte de la section 3.2 du projet de directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon élaboré par le Bureau, tel qu'amendé par la réunion tripartite d'experts précédente, chargée d'élaborer ces directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon.

Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

26. Etant donné les liens entre les procédures de contrôle par l'Etat du port et les procédures décrites à la règle 5.2.2 pour le traitement à terre des plaintes des gens de mer, des indications sont également proposées sur ce sujet (au chapitre 6) dans la mesure où il existe une interaction avec le processus d'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port établi en application de la règle 5.2.1, la norme A5.2.1 et du principe directeur B5.2.1.

Statut de ces directives

27. En dernier lieu, il convient de remarquer que les directives à élaborer n'auront pas le même statut juridique que les principes directeurs figurant dans la partie B du Code de la convention du travail maritime, 2006. En vertu du paragraphe 2 de l'article VI de la convention, les Etats Membres sont tenus de dûment tenir compte de la partie B du code pour s'acquitter des obligations qui leur incombent, et tout manquement à cet égard pourra faire l'objet d'un examen par les organes de supervision de l'OIT. Ces directives devraient être considérées, d'un point de vue juridique, comme de simples orientations par les gouvernements, dans des contextes comme la rédaction des orientations nationales mentionnées au paragraphe 7 de la norme A5.2.1 de la convention, mais elles sont d'une importance cruciale dans la pratique. **Car l'objectif principal est d'aboutir à une uniformité des inspections par l'Etat du port afin d'assurer que les prescriptions de la convention n'existent pas seulement dans la loi mais qu'elles s'appliquent de façon uniforme dans la pratique.**

Annexe

Projet de directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006

Table des matières

	<i>Page</i>
Chapitre 1. Introduction.....	11
1.1. Objectifs et contenu de ces directives.....	11
1.2. Bref aperçu de la structure de la convention du travail maritime, 2006.....	12
1.3. Les notions essentielles de la convention du travail maritime, 2006.....	14
1.3.1. Champ d'application.....	14
1.3.2. Droits des gens de mer.....	14
1.3.3. Conformité et mise en application.....	15
1.4. Définitions.....	17
Chapitre 2. Responsabilités dans le cadre des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006.....	19
2.1. Aperçu des responsabilités de l'Etat du port en application de la convention du travail maritime, 2006.....	19
2.2. Agents chargés du contrôle par l'Etat du port.....	19
2.2.1. Profil professionnel des agents chargés du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006.....	20
2.2.2. Prescriptions applicables aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port ...	20
Chapitre 3. Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006.....	21
3.1. Considérations générales relatives aux inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006.....	21
3.1.1. L'objectif des inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006, et les éléments sur lesquels porte l'inspection.....	21
3.1.2. Comment mener une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006.....	22
3.2. Procédure à suivre dans le cas où l'inspection est menée à l'initiative de l'autorité de l'Etat du port.....	23
3.2.1. Préparation de l'inspection.....	23
3.2.2. Sources d'information.....	23
3.2.3. Portée de l'inspection menée au titre du contrôle par l'Etat du port.....	24
3.2.4. Prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, qui peuvent faire l'objet d'une inspection plus approfondie.....	24
3.2.5. Examen des documents d'un navire relatifs à la convention du travail maritime, 2006, lors d'une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port..	25
3.3. Procédure pour les inspections effectuées après le dépôt d'une plainte.....	31

	<i>Page</i>
Chapitre 4. Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime à bord des navires.....	32
4.1. Généralités	32
4.2. Les prescriptions de base; les sources d'information; les exemples de manquements ou de non-conformité.....	33
Règle 1.1 – Age minimum	33
Règle 1.2 – Certificat médical	34
Règle 1.3 – Formation et qualifications	35
Règle 1.4 – Recrutement et placement.....	36
Règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime	36
Règle 2.2 – Salaires.....	38
Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos.....	39
Règle 2.7 – Effectifs	40
Règle 3.1 – Logement et loisirs	40
Règle 3.2 – Alimentation et service de table	42
Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre	44
Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents	45
Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord.....	47
Chapitre 5. Mesures à prendre par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port après avoir constaté des manquements ou des non-conformités.....	49
5.1. Mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés	49
5.2. Exemples de circonstances pouvant exiger l'immobilisation d'un navire.....	52
5.3. Facteurs que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit prendre en compte pour décider s'il accepte une proposition de rectification	53
5.4. Consultation préalable à la décision relative à la proposition de rectification	54
5.5. Forme et contenu de la proposition de rectification	54
5.6. Mesures à prendre si la proposition de rectification fait l'objet d'un accord	54
5.7. Mesures à prendre si le navire n'est pas autorisé à prendre la mer.....	55
Chapitre 6. Plaintes à terre des gens de mer	56

Diagrammes

Procédure de contrôle par l'Etat du port: examen des documents d'un navire relatifs à la convention du travail maritime, 2006	26
Procédure de contrôle par l'Etat du port: mesures à prendre	50
Plaintes à terre des gens de mer	57

Chapitre 1. Introduction

1.1. Objectifs et contenu de ces directives

1. Conformément à la résolution IV de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail (94^e session (maritime) de la CIT), ces directives internationales pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port¹ ont été élaborées en vue:
 - d'aider les administrations de l'Etat du port à s'acquitter avec efficacité de leurs responsabilités au titre de la convention du travail maritime, 2006; et
 - de promouvoir une mise en œuvre harmonisée des dispositions de la convention relatives aux responsabilités de l'Etat du port.
2. L'objet de ces directives est de fournir des informations pratiques complémentaires et des orientations à destination des administrations de l'Etat du port, qui peuvent s'adapter aux pratiques et aux politiques nationales, ainsi qu'aux autres accords internationaux applicables régissant les inspections par l'Etat du port.
3. Il convient de considérer ces directives comme complémentaires aux mesures nationales adoptées par les administrations de l'Etat du pavillon dans leur pays et à l'étranger. Elles sont destinées à fournir une assistance aux administrations de l'Etat du pavillon pour assurer la conformité à la convention du travail maritime, 2006. Ces directives doivent être lues conjointement avec les directives relatives aux inspections par l'Etat du pavillon en application de la convention du travail maritime, 2006, étant donné qu'une grande partie des informations reprises dans les directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon seront également utiles au personnel effectuant les inspections au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006.
4. Le reste du présent chapitre 1 fournit des informations générales sur la convention du travail maritime, 2006, sa structure, les concepts clés et la terminologie qu'elle contient.
5. Le chapitre 2 donne des informations générales sur les responsabilités de l'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en vertu de la convention du travail maritime, 2006.
6. Les chapitres 3 et 4 portent sur les procédures d'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port en application de la convention du travail maritime, 2006. Ces procédures décrivent, du point de vue pratique, les différentes étapes de l'inspection, en fonction des circonstances que rencontre l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port en montant à bord du navire. Le chapitre 3 couvre notamment la préparation de l'inspection et le début de l'inspection, c'est-à-dire l'examen à bord du navire des documents relatifs à la convention du travail maritime, 2006, qui attestent, sauf preuve contraire, de la conformité du navire. Le chapitre 3 propose également des orientations au sujet des éléments que l'agent chargé

¹ La convention du travail maritime, 2006, utilise les termes «fonctionnaires autorisés» dans la règle 5.2.1 pour refléter le fait que les situations nationales sont variées et que, dans certains cas, la personne effectuant une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port en application de la convention peut ne pas être la même personne que celle qui effectue actuellement des inspections en application des accords internationaux (régionaux) existants relatifs au contrôle par l'Etat du port. La résolution de la 94^e session (maritime) de la CIT utilise les termes d'agents chargés du contrôle par l'Etat du port. Dans ces directives, ces termes sont utilisés pour faire référence aux «fonctionnaires autorisés».

du contrôle doit prendre en considération pour déterminer si l'inspection s'arrête à ce stade – l'examen des documents – ou s'il existe des raisons d'effectuer une inspection plus approfondie. Le chapitre 4 porte sur l'étape suivante, c'est-à-dire l'inspection plus approfondie des conditions à bord du navire dans les cas où l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port a conclu qu'il existait des raisons d'effectuer ce niveau d'inspection, en application de la convention du travail maritime, 2006.

7. Le chapitre 5 donne des orientations sur les mesures à prendre après que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port a constaté, à la suite d'une inspection plus détaillée, la présence de manquements ou de non-conformité à bord du navire.
8. Le chapitre 6 décrit les étapes à suivre pour le traitement à terre des plaintes des gens de mer (règle 5.2.2).

1.2. Bref aperçu de la structure de la convention du travail maritime, 2006

9. La convention du travail maritime, 2006, contient une note explicative adoptée par la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail pour aider les gouvernements à cerner leurs obligations en matière de législation et pour expliciter les liens juridiques entre les différentes parties de la convention du travail maritime, 2006. Cette note donne également un aperçu de la structure générale de la convention du travail maritime, 2006.

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 l'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 (article VI, paragr. 3), de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code en mettant en œuvre des mesures équivalentes dans l'ensemble (telles que définies à l'article VI, paragr. 4).

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

10. Les Membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes directeurs indiqués et, comme il est précisé dans le titre 5 à propos du contrôle par l'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. Le titre 5 porte sur le respect et la mise en application des dispositions, et les prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, relatives à la façon de mener les inspections des navires étrangers dans un port (contrôle de l'Etat du port) y figurent dans la règle 5.2.1, la norme A5.2.1 avec les orientations du principe directeur B5.2.1. Il est important de prendre en considération les quatre annexes situées à la fin du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006.

- a) Annexe A5-III: Liste des éléments sujets à un contrôle détaillé dans l'Etat du port.
- b) Annexe A5-I: Liste des sujets devant être inspectés par l'Etat du pavillon.
- c) Annexe A5-II: Modèle de documents liés à l'inspection de l'Etat du pavillon et au système de certification établi au titre 5.
 - Certificat de travail maritime.
 - Certificat de travail maritime provisoire.
 - Déclaration de conformité du travail maritime (deux parties: partie I et partie II).

-
- d) Annexe B5-I: Un exemple de déclaration nationale, pour donner des orientations sur la façon dont les deux parties de la déclaration peuvent être remplies par l'Etat du pavillon (partie I) et par l'armateur (partie II).

1.3. Les notions essentielles de la convention du travail maritime, 2006

11. Cette section du chapitre 1 énonce un certain nombre de concepts essentiels concernant le champ d'application de la convention du travail maritime, 2006. La section 1.4 ci-dessous reprend les définitions des termes mentionnés dans la convention du travail maritime, 2006.

1.3.1. Champ d'application

12. La convention du travail maritime, 2006, s'applique à tous les gens de mer sur tous les navires couverts par la convention. L'expression «gens de mer» ou «marin» désigne les personnes² employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique³. Les expressions *gens de mer* et *navire* sont définies dans la convention du travail maritime, 2006 (voir la section 1.4 ci-dessous).

1.3.2. Droits des gens de mer

13. La convention du travail maritime, 2006, a pour objet d'établir des conditions de travail décentes pour tous les gens de mer. Elle énonce les droits et principes fondamentaux des gens de mer concernant leurs conditions de travail et de vie.
14. L'article III de la convention porte sur les droits et principes fondamentaux et exige des Membres de l'OIT qu'ils vérifient que les dispositions de leur législation et de leur réglementation respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:
- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
 - b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;

² La convention du travail maritime prévoit que si, aux fins de la convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. La résolution concernant l'information sur les groupes professionnels (n° VII), adoptée à la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, donne des orientations sur ce sujet.

³ La convention du travail maritime, 2006, s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales. Sous réserve de dispositions nationales précisant le contraire, la convention du travail maritime, 2006, ne s'applique pas:

- aux navires naviguant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans les 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 ni aux navires de guerre auxiliaires.

-
- c) l'abolition effective du travail des enfants; et
 - d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

15. L'article IV porte sur *les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer* et déclare:

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. Conformité et mise en application

16. L'Etat du pavillon vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections régulières, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que ses navires respectent les prescriptions de la convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale, la réglementation, les conventions collectives ou d'autres mesures ou pratiques visant l'application des prescriptions de la convention du travail maritime, 2006. D'une façon générale, en vertu de la règle 5.1.3, les navires, en plus d'être inspectés, doivent recevoir un certificat de conformité aux prescriptions pour les 14 éléments concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer de l'annexe A5-I du titre 5. Quant aux navires qui ne sont pas tenus d'avoir un certificat (les navires dont la jauge brute est de moins de 500, ceux qui n'effectuent pas de voyages internationaux ou qui opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays), l'Etat du pavillon doit malgré tout vérifier qu'ils respectent chacune de ces prescriptions, tout comme pour les navires certifiés.
17. La convention du travail maritime, 2006, donne aux pays une certaine marge de manœuvre sur la façon de mettre en œuvre ces prescriptions dans leur législation nationale, leur réglementation, les conventions collectives ou les pratiques. Elle reconnaît également que l'Etat du pavillon peut ne pas être en mesure de mettre en œuvre les prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, de la manière indiquée dans la partie A du code, titres 1 à 4), et l'autorise à adopter des mesures «équivalentes dans l'ensemble». La convention du travail maritime, 2006, donne des indications essentiellement adressées aux organes nationaux chargés de l'élaboration des législations dans les Etats du pavillon sur l'usage qu'ils peuvent faire de cette flexibilité au niveau national. Pour les navires qui effectuent des voyages internationaux, ou opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays, ces questions devront être précisées dans les documents relatifs à la convention du travail maritime, 2006, qui doivent se trouver à bord du navire pour l'information des inspecteurs de l'Etat du pavillon et des fonctionnaires autorisés effectuant les inspections au titre du contrôle par l'Etat du port.

18. La convention du travail maritime, 2006, comporte une liste de 14 éléments soumis à un système de certification obligatoire (voir le titre 5, annexe A5-I) pour les navires dont la jauge brute est de 500 et plus, ceux qui effectuent des voyages internationaux, ceux qui battent le pavillon d'un Etat, et qui opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays. La certification n'est obligatoire que pour ces navires; cependant, un armateur peut également demander la certification d'un navire dans les cas où cette dernière n'est pas obligatoire.
19. Les certificats 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. Cette dernière comporte deux parties. La partie I est établie par l'Etat du pavillon et mentionne les prescriptions nationales pertinentes dont le respect est certifié. La partie II est préparée par l'armateur et décrit les procédures que l'armateur a mises en place ou va mettre en place pour assurer la conformité continue du navire aux prescriptions de l'Etat du pavillon.
20. Ces deux documents et, dans les cas justifiés, les conditions qui ont fait l'objet de la certification peuvent être inspectés dans les ports étrangers (inspection au titre du contrôle par l'Etat du port). **L'annexe A5-II, à la fin du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006, propose des modèles pour ces documents qui doivent être à bord des navires.**
21. Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité, dûment conservés à bord du navire en cause, **attestent, sauf preuve contraire, que le navire répond aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006**, et facilitent le processus d'inspection lorsque le navire fait escale dans un port étranger.
22. La convention du travail maritime, 2006, a été élaborée de façon à être compatible avec les accords existants régissant l'inspection des navires (par l'Etat du pavillon et par l'Etat du port), dans le secteur maritime, accords établis en lien avec une convention du travail maritime antérieure (convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976) et avec les principales conventions relatives à la sécurité, la sûreté des navires et à la protection contre la pollution élaborés par l'Organisation maritime internationale (OMI)⁴. La convention du travail maritime, 2006, cherche également à prendre en compte les accords existants dans le cadre de plusieurs mémorandums d'entente régionaux sur le contrôle par l'Etat du port.
23. Afin d'aider à établir des conditions de travail décentes pour les gens de mer, et des règles du jeu uniformes pour les armateurs, tous les navires couverts par la convention du travail maritime, 2006, quelle que soit leur taille, sont susceptibles d'être inspectés lorsqu'ils font escale dans un port étranger d'un Etat partie à la convention (article V, paragr. 4).
24. Il incombe à tout Etat partie à la convention du travail maritime, 2006, la responsabilité d'effectuer des inspections des navires qui font escale dans leurs ports, au titre du contrôle par l'Etat du port. Cette responsabilité, qui reflète essentiellement un droit, peut être comprise comme une partie des intérêts et des obligations communes aux Etats Membres parties à la convention (en vertu de l'article I, paragr. 2) de coopérer entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la convention du travail maritime, 2006.

⁴ Voir règle 5.2.1, paragr. 3. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle que modifiée (SOLAS) et la Convention sur la prévention des pollutions par les navires, 1973, et son protocole, 1978 (MARPOL 73/78).

-
25. L'inspection dans un port étranger s'applique même si le navire bat le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la convention du travail maritime, 2006, car cette dernière oblige les Etats qui l'ont ratifiée à ne pas accorder de traitement plus favorable aux navires des Etats qui ne l'ont pas ratifiée (article V, paragr. 7). Ce qui signifie que ces navires peuvent faire l'objet d'une inspection plus approfondie que celle qui est prévue dans la convention du travail maritime, 2006⁵.

1.4. Définitions

26. On trouve les définitions suivantes au paragraphe 1 de l'article II de la convention du travail maritime, 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;

⁵ La convention du travail maritime, 2006, ne porte pas expressément sur les prescriptions pour ces navires, même si l'objectif était que la convention maintienne la plus grande cohérence possible avec les pratiques existantes dans le secteur maritime et avec les principales conventions internationales de l'Organisation maritime internationale (OMI). Sur la base de l'exemple cité dans la résolution A.787 (19), section 1.5, de l'OMI relative au contrôle par l'Etat du port, l'approche appropriée devrait être la suivante: «Toutes les parties devraient par principe appliquer les procédures énoncées dans le présent document aux navires d'Etats non parties et aux navires des Etats parties qui du fait de leurs dimensions ne possèdent aucun des documents prévus par la convention du travail maritime, 2006, afin de s'assurer que des inspections équivalentes sont effectuées et de garantir que les conditions de travail et de vie des gens de mer (y compris les droits des gens de mer) à bord de ces navires ont un niveau équivalent. Les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de ces navires devraient être compatibles avec les objectifs des dispositions de la convention du travail maritime, 2006; sinon, le navire devrait être soumis aux prescriptions nécessaires pour obtenir un niveau comparable à celui de la convention du travail maritime, 2006.» Cette approche a également été retenue dans le Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port à la section 1.3.

-
- 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. Responsabilités dans le cadre des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006

2.1. Aperçu des responsabilités de l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006

27. Bien que les inspections effectuées au titre du contrôle par l'Etat du port soient par nature volontaires et à la discrétion de l'Etat, comme cela a été mentionné auparavant, le pays qui choisit d'effectuer ces inspections doit le faire en se fondant sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port (règle 5.2.1, paragr. 4). L'élément principal de cette obligation est que l'Etat du port doit veiller à avoir un nombre suffisant de fonctionnaires qualifiés et formés pour effectuer les inspections au titre du contrôle par l'Etat du port en application de la convention du travail maritime, 2006. La plupart du temps, il s'agit du personnel déjà qualifié pour appliquer les accords internationaux existants régissant les inspections au titre du contrôle par l'Etat du port, accords qui ont été élaborés en liaison avec les conventions de l'OMI et pour appliquer les mémorandums d'entente régionaux sur le contrôle par l'Etat du port⁶. Il est toutefois possible que, dans certains pays, ces inspections seront effectuées par un fonctionnaire autorisé qui n'est pas nécessairement qualifié pour d'autres fins, par exemple, un inspecteur du travail maritime. Indépendamment de l'approche adoptée dans les pays, l'essentiel des attentes et des orientations destinées aux agents chargés des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port resteront généralement d'application, notamment en ce qui concerne la conduite à tenir et le niveau de formation attendu d'une personne pour qu'elle puisse exercer sa capacité de jugement.

2.2. Agents chargés du contrôle par l'Etat du port

28. Les inspections effectuées au titre du contrôle par l'Etat du port en application de la convention du travail maritime, 2006, doivent être menées par des fonctionnaires «autorisés» (règle 5.2.1, paragr. 3). Comme nous l'avons indiqué plus haut, ces directives utilisent l'expression «agents chargés du contrôle par l'Etat du port». Cela signifie que les personnes doivent être autorisées par l'autorité compétente de l'Etat du port pour effectuer ces inspections et devraient avoir sur elles une identification officielle pouvant être présentée aux capitaines du navire et aux marins.

29. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient recevoir de la législation ou de la réglementation nationales pertinentes suffisamment de pouvoir pour exercer leurs responsabilités en application de la convention du travail maritime, 2006, au cas où une autorité de l'Etat du port décide d'inspecter un navire étranger.

30. La convention du travail maritime, 2006, n'établit pas de critères particuliers concernant les agents chargés du contrôle par l'Etat du port, mais ce contrôle doit être mené à bien dans le respect de la convention du travail maritime, 2006, ainsi que «... des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port» (règle 5.2.1, paragr. 3). Cela signifie que les prescriptions et les orientations

⁶ Voir par exemple la résolution A.787(19), section 2.5, de l'OMI et l'annexe 7 du Mémorandum d'entente de Paris.

internationales existantes concernant les qualifications et la formation exigées pour les personnes chargées du contrôle par l'Etat du port seront généralement pertinentes⁷.

2.2.1. Profil professionnel des agents chargés du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006⁸

31. Les contrôles par l'Etat du port devraient être effectués uniquement par des agents autorisés qui ont les qualifications et la formation nécessaires pour pouvoir exercer leurs obligations en application de la convention du travail maritime, 2006.
32. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut se faire assister par toute personne possédant l'expertise nécessaire acceptable pour l'Etat du port.
33. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port et les personnes qui l'assistent ne devraient avoir aucun intérêt commercial, que ce soit dans le port d'inspection ou les navires inspectés, et ne devraient ni être employés par des organismes reconnus ni entreprendre des tâches pour le compte de ceux-ci. Il devrait être exigé d'eux, le cas échéant, d'appliquer le *Code of good practice for port State control officers*, adopté dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (MSC-MEPC.4/Circ.2).
34. Un agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait avoir sur lui un document personnel se présentant sous la forme d'une carte d'identité avec photographie délivrée par l'Etat du port, et indiquant qu'il est autorisé à exercer le contrôle.

2.2.2. Prescriptions applicables aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port

35. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait être capable d'examiner des documents en anglais et de communiquer en anglais avec les gens de mer.
36. Il est essentiel que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port aient reçu une formation spécifique au sujet des inspections du travail en application de la convention du travail maritime, 2006, et, pour le personnel qui n'a pas participé à des inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port auparavant, il est également essentiel d'avoir une formation sur le rôle et les pratiques professionnelles des agents chargés du contrôle par l'Etat du port.

⁷ Voir la résolution A.787(19) de l'OMI, section 2.5; l'annexe 7 du Mémorandum d'entente de Paris et le *Code de bonnes pratiques à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'Etat du port*, adoptés sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (MSC-MEPC.4/Circ.2). Les dispositions de la convention du travail maritime, 2006, concernant les inspecteurs par l'Etat du pavillon peuvent également être utiles aux autorités de l'Etat du port (règle A5.1.4, paragr. 2, 3, 6, 7, 10, 11 et 12).

⁸ Voir également la résolution de l'OMI A.787(19), section 2.4.

Chapitre 3. Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006

37. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient utiliser leur capacité de jugement dans l'exercice de toutes leurs tâches et consulter d'autres personnes à chaque fois qu'ils estiment pertinent de le faire.
38. Afin de veiller à ce que les prescriptions relatives au contrôle par l'Etat du port soient uniformément respectées, les agents chargés de ce contrôle devraient avoir avec eux la convention de travail maritime, 2006, ainsi que les présentes directives, sous forme numérique ou sur papier, pour pouvoir s'y référer facilement lors de toute inspection menée au titre du contrôle par l'Etat du port. L'agent chargé du contrôle devrait également être muni des directives de l'OIT pour les inspections par l'Etat du pavillon en application de la convention du travail maritime, 2006.

3.1. Considérations générales relatives aux inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006

3.1.1. L'objectif des inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006, et les éléments sur lesquels porte l'inspection

39. L'inspection menée par un agent au titre du contrôle par l'Etat du port a pour objectif de déterminer si le navire respecte les prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) (article IV, paragr. 5). Ces prescriptions sont énoncées dans les articles et les règles et dans la partie A (normes) du Code de la convention du travail maritime, 2006, et portent sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire (règle 5.2.1, paragr. 1 et 3). La partie B (principes directeurs) du Code de la convention du travail maritime, 2006, ne fait pas l'objet d'inspections au titre du contrôle par l'Etat du port. Les inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port portent, en principe, sur les 14 domaines relatifs aux conditions de travail et de vie à bord du navire (norme A5.2.1, paragr. 2) dont la liste figure au titre 5, annexe A5-III de la convention du travail maritime, 2006, et qui doivent faire l'objet d'une certification de conformité aux prescriptions pertinentes de la convention par les Etats du pavillon. Toutefois, les agents chargés du contrôle par l'Etat du port peuvent également intervenir en cas de non-conformité à toute autre prescription de la convention relative aux conditions de travail et de vie (règle 5.2.1, paragr. 1).
40. Les détails de la mise en œuvre des prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, sont établis, conformément à la convention, dans la législation nationale, la réglementation, les conventions collectives ou par d'autres mesures de l'Etat du pavillon concerné. A bord des navires qui ont un certificat de travail maritime, un résumé des normes nationales adoptées pour mettre en œuvre la convention du travail maritime, 2006, et portant sur les 14 domaines susmentionnés, sera fourni dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime annexée au certificat. **Comme indiqué ci-dessous, le certificat et la déclaration de conformité devraient constituer le point de départ de la procédure d'inspection, étant donné qu'ils attestent, sauf preuve contraire, de la conformité du navire.**

-
41. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port peuvent également être chargés du traitement des plaintes déposées par les gens de mer à bord des navires relâchant dans leurs ports et de l'enquête à leur sujet. Si le traitement des plaintes ne relève pas de leurs attributions, ils devraient être en mesure d'orienter les gens de mer vers le fonctionnaire compétent pour le traitement des plaintes, ou de recevoir les plaintes pour les transmettre au fonctionnaire compétent.

3.1.2. Comment mener une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006

42. Les orientations formulées dans cette section et dans les chapitres 4 et 5 des présentes directives décrivent le contrôle par l'Etat du port en application de la convention du travail maritime, 2006; ce processus comporte potentiellement trois phases ou étapes, en fonction de la situation rencontrée par l'agent chargé du contrôle lorsqu'il monte à bord d'un navire pour entamer son inspection:

- Examen des documents attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire (chapitre 3).
- Inspection plus approfondie, le cas échéant (chapitre 4).
- Mesures à prendre en cas de manquements ou de non-conformité (chapitre 5).

43. L'inspection peut prendre fin après un examen satisfaisant des documents, ou bien se transformer en inspection plus approfondie et s'arrêter ensuite; en cas de manquements constatés, il est possible que des mesures doivent être prises après l'inspection. A toutes les étapes de l'inspection, les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient garder à l'esprit qu'ils doivent éviter, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire (norme A5.2.1, paragr. 8).

44. Les procédures recommandées dans les sections suivantes traitent du début de l'inspection, l'étape 1 (et souvent la seule), qui porte essentiellement sur l'examen des documents du navire relatifs à la convention du travail maritime, 2006, le certificat et la déclaration de conformité. Elles se fondent sur la norme A5.2.1 de la convention du travail maritime, 2006 «Inspections dans le port», et tiennent compte des autres procédures d'inspection pertinentes. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait très bien connaître la norme A5.2.1, et tout particulièrement son paragraphe 1, dont le texte suit:

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

- a) les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou
- b) il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou
- c) il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention; ou
- d) une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention;

une inspection plus approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou

lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

45. Les inspections peuvent être effectuées à l'initiative de l'autorité de l'Etat du port ou suite au dépôt d'une plainte. Elles peuvent également être effectuées à la demande de l'Etat du pavillon. S'il a été décidé de faire une inspection, l'agent chargé du contrôle de l'Etat du port devrait d'abord déterminer si le navire a à son bord un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité, qui attestent, sauf preuve contraire, de la conformité du navire (voir le paragraphe 51 ci-dessous). Si le navire ne bat pas le pavillon d'un Etat partie, le navire peut alors faire l'objet d'une inspection plus approfondie (chapitre 4), et l'examen des documents ne s'applique pas. L'inspection initiale *peut* se poursuivre par une inspection plus approfondie (voir le chapitre 4) dans l'un des quatre cas décrits aux alinéas *a*) à *d*) du paragraphe 1 de la norme A5.2.1. Dans certains cas, une inspection plus approfondie *doit* être effectuée (voir la dernière phrase de la norme).
46. **Le diagramme dans la section 3.2.5** ci-dessous décrit les cinq étapes de la procédure d'inspection menée au titre du contrôle par l'Etat du port (voir la section 3.2.5), qui doivent aboutir à la décision de mener ou non une inspection plus approfondie. L'inspection peut être considérée comme terminée de façon satisfaisante à n'importe laquelle de ces étapes. Les étapes 1 à 5 du diagramme renvoient aux paragraphes pertinents des sections 3.2.5 et 3.3 des présentes directives, ainsi qu'aux dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006. Ces paragraphes expliquent les éléments à considérer à chacune des étapes et renvoient aux dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006.

3.2. Procédure à suivre dans le cas où l'inspection est menée à l'initiative de l'autorité de l'Etat du port

3.2.1. Préparation de l'inspection

47. Il est possible d'améliorer l'efficacité de l'inspection et son bon déroulement en réunissant des informations générales avant d'effectuer l'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port. Dans ce sens, il faudrait obtenir à l'avance, dans la mesure du possible, des informations essentielles sur le type de navire, sa cargaison, son pavillon et son histoire, son dernier port d'escale et le prochain, ainsi que le temps disponible pour l'inspection dans le port.
48. Il faudrait faire particulièrement attention à tous manquements ou non-conformité constatés auparavant. En fonction de leur nature, de leur nombre et de leur fréquence pour le navire en question, ou pour des navires appartenant au même armateur, les non-conformités antérieures peuvent avoir une incidence sur la décision d'effectuer ou non une inspection sur un navire particulier. Ces non-conformités antérieures peuvent constituer de solides raisons d'effectuer une inspection plus détaillée (voir le paragraphe 71 ci-dessous), notamment si l'examen ultérieur des documents du navire n'apporte pas de preuve que la rectification demandée a bien été effectuée (voir les paragraphes 93 et 103 ci-dessous).

3.2.2. Sources d'information

49. Il est possible d'obtenir des informations sur les non-conformités antérieures, par exemple, dans les avis de manquement ou les rapports d'inspection rédigés par l'autorité de l'Etat du port elle-même, ou celles des escales précédentes, ainsi que dans les bases de données relatives au contrôle par l'Etat du port, ou d'autres sources.

50. De plus, il est important d'échanger des informations et d'avoir une coordination générale avec les agents chargés de l'inspection des navires pour vérifier leur conformité aux prescriptions des conventions SOLAS, STCW et MARPOL, et des autres conventions de l'OMI. Certaines non-conformités par rapport à la convention sur le travail maritime, 2006, peuvent déjà avoir été relevées car elles constituent également un manquement aux prescriptions des conventions SOLAS ou STCW, ou elles ont pu être remarquées par un agent à l'occasion d'une inspection dans le cadre des conventions de l'OMI.

3.2.3. Portée de l'inspection menée au titre du contrôle par l'Etat du port

51. Lorsque le navire dispose d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime établis par un Etat du pavillon qui a ratifié la convention du travail maritime, 2006, ces documents attestent, «sauf preuve contraire, que ... les prescriptions de la présente convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée» (règle 5.1.1, paragr. 4). **Sauf dans les quatre cas décrits au paragraphe 1 a) à d) de la norme A5.2.1 (voir la section 3.2.5 ci-dessous), l'inspection menée au titre du contrôle par l'Etat du port, si elle a été entreprise, est limitée au contrôle du certificat et de la déclaration du navire (règle 5.2.1, paragr. 2).**

52. L'examen des documents porte sur les éléments suivants:

- a) la vérification de l'existence d'un certificat et d'une déclaration (ou d'un certificat provisoire), en application de la convention du travail maritime, 2006, et de la **validité** de ces documents établis pour le navire; et
- b) la vérification que les documents sont **complets**, au sens où ils contiennent toutes les informations prescrites par la convention du travail maritime, 2006 (voir le paragraphe 62 ci-dessous), notamment en ce qui concerne les 14 domaines dont la liste figure à l'annexe A5-I.

53. S'il s'avère que les documents sont **valides** et **complets**, l'inspection prend fin à cette étape, sauf s'il existe de **solides raisons** de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention (norme A5.2.1, paragr. 1 b)), ou des **motifs raisonnables** de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la convention (norme A5.2.1, paragr. 1 c)), ou si une **plainte** a été déposée (norme A5.2.1, paragr. 1 d)).

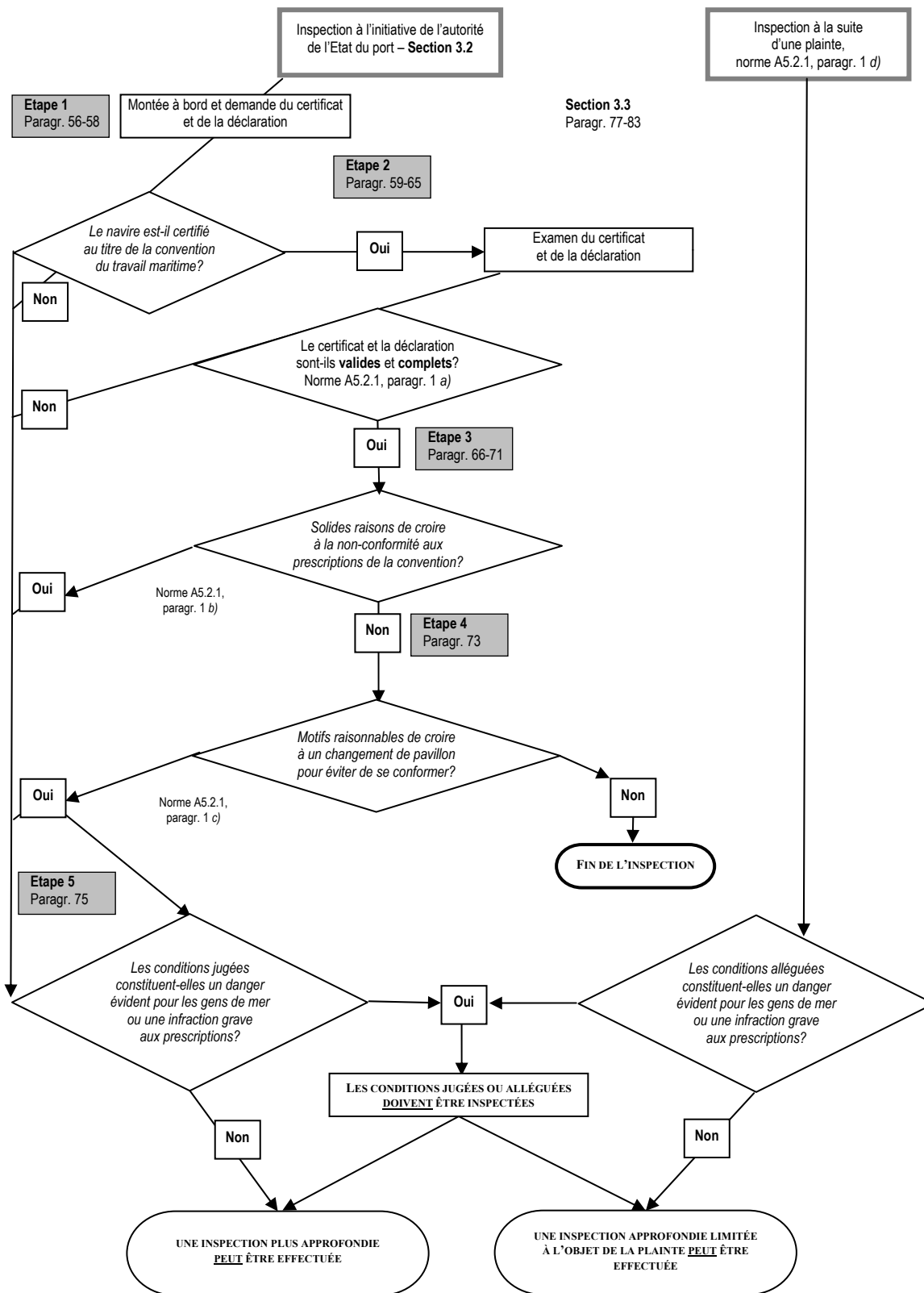
3.2.4. Prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, qui peuvent faire l'objet d'une inspection plus approfondie

54. Comme cela a été dit plus haut, les conditions de travail et de vie que tous les navires doivent respecter sont celles qui sont prescrites dans la convention du travail maritime, 2006, les détails de leur mise en œuvre étant prescrits par la législation nationale de l'Etat du pavillon concerné. Etant donné que les prescriptions de base de la convention du travail maritime, 2006, sont rédigées en termes généraux, la **partie I** de la déclaration doit mentionner, pour les navires possédant un certificat et une déclaration, les prescriptions de la législation nationale, en énumérant les dispositions qui s'écartent de la convention du travail maritime, 2006, en raison de leur équivalence dans l'ensemble, par exemple. Les mesures adoptées par l'armateur pour assurer la conformité continue seront énoncées dans la **partie II**. Le paragraphe 85 ci-dessous contient des orientations pour les navires qui ne possèdent pas de certificat ni de déclaration.

3.2.5. Examen des documents d'un navire relatifs à la convention du travail maritime, 2006, lors d'une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port

55. Les directives suivantes s'appliquent uniquement aux navires battant le pavillon d'un Etat pour lequel la convention du travail maritime, 2006, est en vigueur. Pour tous les autres cas, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider d'emblée de procéder à une inspection plus approfondie (voir le chapitre 4 ci-dessous).

Procédure de contrôle par l'Etat du port: examen des documents d'un navire relatifs à la convention du travail maritime, 2006



Etape 1. Montée à bord du navire et demande des documents

- 56.** Lorsqu'il monte à bord d'un navire, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait présenter au capitaine ou à l'officier de permanence, si ce dernier le lui demande, un document ou une carte (avec une photographie) confirmant qu'il a l'autorité requise pour effectuer l'inspection.
- 57.** Lorsqu'il monte à bord d'un navire, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait essayer de se faire une idée de l'entretien et de la gestion du navire. L'agent peut observer des situations ou des pratiques qui suggèrent la possibilité que les conditions de travail et de vie à bord ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006. Il convient de se rappeler que l'objectif de l'inspection initiale est (le cas échéant) d'examiner le certificat et la déclaration, et que tout manquement observé devrait être traité après l'examen de ces documents (sauf en cas d'urgence).
- 58.** Si le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime ne sont pas présentés, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut se demander si une inspection plus approfondie est nécessaire (voir l'**étape 5** ci-dessous et chapitre 4 (norme A5.2.1, paragr. 1 a)).

Etape 2. Examen des documents

- 59.** Ainsi qu'il est mentionné au paragraphe 52 ci-dessus, l'examen du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime du navire devrait inclure la vérification des éléments suivants:
- sa validité;
 - son caractère complet.
- 60.** Dans la mesure où cela s'avère nécessaire afin de vérifier le certificat de travail maritime et la déclaration, il est possible de vérifier d'autres documents relatifs aux conditions de travail et de vie à cette étape de l'inspection.
- 61. Validité.** Outre la vérification de la date d'expiration du certificat de travail maritime, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait également vérifier que:
- la période de validité n'excède pas cinq ans ou, dans le cas d'un certificat provisoire, six mois;
 - sauf dans le cas d'un certificat provisoire, le navire est couvert par une certification signée, et, le cas échéant, étayée par un document se fondant sur une inspection initiale ou intermédiaire effectuée en vertu de la norme A5.1.3, paragraphes 2 à 4 et la norme A5.1.4 paragraphe 4 (voir en particulier les *Directives pour les inspections par l'Etat du pavillon en application de la convention du travail maritime, 2006*, sections 2.2.4-2.2.7);
 - le certificat et la déclaration qui l'accompagne (le cas échéant) ont apparemment été signés par un fonctionnaire autorisé de l'Etat du pavillon; si le responsable autorisé est engagé par un organisme reconnu, il doit être fait mention de la liste des organismes reconnus par l'Etat du pavillon concerné, liste mise à disposition par l'OIT en vertu de la norme A5.1.2, paragraphe 4 (voir les *Directives pour les inspections par l'Etat du pavillon, en application de la convention du travail maritime, 2006*, section 2.2).

62. Caractère complet. Le certificat de travail maritime *doit* avoir une déclaration de conformité du travail maritime annexée, sinon il est incomplet. Toutefois, un certificat de travail maritime provisoire n'a pas besoin d'être accompagné d'une déclaration. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait s'assurer que toutes les cases du certificat et de la déclaration ou du certificat provisoire qui doivent être remplies par l'Etat du pavillon⁹ le sont bien. Cette vérification devrait ensuite veiller (sauf dans le cas d'un certificat provisoire) à ce que:

- la partie I de la déclaration précise, pour chacun des 14 domaines certifiés, les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006, en renvoyant aux dispositions juridiques nationales pertinentes et en donnant, dans la mesure nécessaire (voir le principe directeur B5.1.3), des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales, y compris les prescriptions relatives à certaines catégories de navires;
- la partie II de la déclaration énonce les mesures principales adoptées par l'armateur pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections par l'Etat du pavillon;
- le résultat de toutes les vérifications effectuées ultérieurement par l'Etat du pavillon, y compris le résultat des mesures mentionnées à la partie II de la déclaration, est transcrit sur la déclaration ou annexé à cette dernière, ou mis à disposition de l'agent chargé du contrôle d'une autre façon, et inclut les informations sur tout manquement constaté durant les vérifications, mais aussi la date à laquelle il a été constaté qu'un remède avait été apporté à ces manquements.

63. La déclaration n'est pas censée couvrir tous les détails de la législation ou de la réglementation nationales ou des autres mesures adoptées par l'Etat du pavillon pour donner effet aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006. Une déclaration devrait être considérée comme complète si elle identifie, au moins, pour chacun des 14 domaines, les prescriptions de la législation nationale relatives aux questions mentionnées dans les *prescriptions de base* du chapitre 4 ci-dessous.

64. Les documents ne seront pas complets si un des éléments nécessaires ne figure pas en anglais, ou s'il n'est pas accompagné d'une traduction en anglais, comme le prescrit la convention (pour les navires effectuant des voyages internationaux) (norme A5.1.3, paragr. 11 et 12).

65. Si les documents ne sont pas complets, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut, au lieu de chercher à déterminer s'il y a des raisons pour effectuer une inspection plus approfondie à la troisième étape, décider de mener une inspection plus approfondie (voir l'**étape 5** ci-dessous) (norme A5.2.1, paragr. 1 *a*)).

Etape 3. Déterminer s'il y a de solides raisons de croire que les conditions ne sont pas conformes aux prescriptions

66. Les solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention (norme A5.2.1, paragr. 1 *b*)) peuvent résulter:

- des documents du navire; ou
- d'autres éléments.

⁹ Voir le titre 5, convention du travail maritime, 2006, annexe A5-II et norme A5.1.3, paragr. 10 et 11; voir également l'exemple de l'annexe B5-I.

-
- 67. De solides raisons dues aux documents du navire.** Le certificat de travail maritime et la déclaration du navire doivent être considérés comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire avec les prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer), dans la mesure où ils certifient le respect des prescriptions nationales donnant effet à la convention du travail maritime, 2006, qui portent sur les conditions de vie et de travail des gens de mer (règle 5.1.1, paragr. 4). En vérifiant si les documents sont complets à l'étape 2, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait se forger un avis sur le fait que l'information fournie dans la déclaration montre que:
- les prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, semblent être respectées pour chacun des 14 domaines, notamment les prescriptions qui sont considérées comme *fondamentales* dans le chapitre 4 ci-dessous;
 - les mesures figurant dans la partie II de la déclaration semblent suffisantes pour assurer la conformité continue de ces prescriptions.
- 68.** Il n'y aura de solides raisons, dans ce contexte, que si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port conclut que, d'après ses capacités de jugement (voir le paragraphe 54 ci-dessus), une ou plusieurs des prescriptions nationales relatives aux conditions de travail et de vie sont **manifestement** insuffisantes d'après le document, par exemple, si l'âge minimum de la partie I de la déclaration est fixé à 15 ans ou si les mesures adoptées par l'armateur pour assurer la conformité continue sont clairement inappropriées. **Il faut souligner que ni l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ni les autorités de l'Etat du port n'ont pour mission d'évaluer la conformité de la législation nationale avec la convention du travail maritime, 2006.** Cette question est du ressort des organes de supervision de l'OIT. Toutefois, une déclaration dans les documents précisant que l'âge minimum national est de 15 ans (pour reprendre l'exemple susmentionné) constituerait une preuve de non-conformité et indiquerait que les conditions à bord devraient faire l'objet d'une inspection plus approfondie. Si l'inspection plus détaillée révèle que, en réalité, aucune personne en dessous de l'âge minimum ne travaille en tant que marin à bord du navire, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ne devrait prendre aucune autre mesure à ce sujet.
- 69.** Si une disposition nationale est présentée dans la partie I de la déclaration comme une *mesure équivalente dans l'ensemble* (norme A5.1.3, paragr. 10 a) iv)) à la prescription correspondante de la convention du travail maritime, 2006, il faudrait être très vigilant et examiner en détail les explications fournies dans la déclaration. On ne devrait arriver à la conclusion que la prescription nationale est **clairement** insuffisante que si elle est manifestement en deçà de la norme énoncée dans la convention pour la prescription concernée.
- 70.** Il faut également prendre en compte les *dérogations* accordées par l'Etat du pavillon, à condition qu'elles soient autorisées par la convention du travail maritime, 2006¹⁰, et veiller à ce que toute dérogation accordée par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon concernant le titre 3 de la convention du travail maritime, 2006, soit clairement indiquée dans la partie I de la déclaration (norme A5.1.3, paragr. 10 a) v)).
- 71. Solides raisons résultant d'autres éléments.** Les solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention peuvent résulter de plusieurs autres contextes, y compris de la préparation de

¹⁰ Voir la section 2.1.2 des *Directives pour les inspections par l'Etat du pavillon en application de la convention du travail maritime, 2006*, qui traite de la flexibilité nationale en lien avec d'éventuelles décisions, dérogations, variantes, mesures équivalentes dans l'ensemble et autres questions concernant l'application de la convention du travail maritime, 2006.

l'inspection (voir les sections 3.2.1 et 3.2.2 ci-dessus), des observations visuelles lors de la montée à bord (voir le paragraphe 56 ci-dessus), et au cours de l'enquête relative à une plainte (voir les paragraphes 83 et 115 ci-dessus).

72. Lorsqu'il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait passer à l'**étape 5** ci-dessous. S'il *n'y a pas* de solides raisons, et qu'il n'y a pas eu de changement de pavillon justifiant d'envisager l'étape 4 ci-dessous, **l'inspection doit prendre fin**.

Etape 4. Déterminer s'il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon pour échapper à l'obligation de se conformer à la convention

73. S'il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon pour échapper à l'obligation de se conformer à la convention du travail maritime, 2006, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider d'entreprendre une inspection plus approfondie (norme A5.2.1, paragr. 1 c)). Cette situation est plus difficile à déterminer à bord du navire et il est plus probable qu'elle surviendra lors de la préparation de l'inspection ou par le biais d'autres documents. Tout changement de pavillon devrait être mentionné dans les documents du navire concerné, en particulier sa fiche synoptique continue tenue à jour en application de la règle 5 de la Convention SOLAS, chapitre XI-1. Il faut qu'il existe des «motifs raisonnables» plutôt que de «solides raisons» de croire que l'objectif de ce changement ou de ces changements est d'échapper à l'obligation de se conformer à la convention. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut se faire une idée des raisons du changement de pavillon en examinant les registres du navire relatifs à la conformité et en discutant avec le représentant de l'armateur et les autorités de l'Etat du pavillon précédent ou des Etats des pavillons précédents.
74. En l'absence de motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon pour échapper à l'obligation de se conformer à la convention, **l'inspection doit prendre fin**. Sinon, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider de faire ou non une inspection plus approfondie.

Etape 5. Décision de mener ou non une inspection plus approfondie

75. S'il n'a pas été décidé de mettre fin à l'inspection à l'une des étapes précédentes, la décision d'effectuer ou non une inspection plus approfondie reviendra normalement à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ou à l'autorité de l'Etat du port (voir le chapitre 4 ci-dessous). Une inspection plus approfondie *est obligatoire* si les conditions de travail et de vie jugées non conformes (par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port) ou alléguées comme telles (par un plaignant, voir section 3.3 ci-dessous) pourraient présenter un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer). Le chapitre 5, section 5.2, paragraphes 97 et 98 ci-dessous fournissent des orientations sur le concept d'infraction grave.
76. Lorsque l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port décide d'effectuer une inspection plus approfondie, ou si on lui demande de le faire, le capitaine du navire devrait être immédiatement informé des raisons de cette mesure. Si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port décide qu'il n'est pas nécessaire d'effectuer une inspection plus approfondie, aucune autre mesure n'est nécessaire.

3.3. Procédure pour les inspections effectuées après le dépôt d'une plainte

77. La convention du travail maritime prévoit deux situations différentes pour les plaintes dans un Etat du port. Les deux situations peuvent se traduire par une inspection plus approfondie. Toutefois, les étapes et les éléments à considérer sont différents. Le premier cas a trait aux plaintes déposées à terre par un marin en vertu de la règle 5.2.2 et est étudié dans le chapitre 6 ci-dessous. La présente section traite des plaintes qui sont déposées dans le cadre de la procédure d'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port (norme A5.2.1, paragr. 1 *d*), voir diagramme dans la section 3.2.5). Dans ce contexte, il faut entendre par plainte toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord (norme A5.2.1, paragr. 3).
78. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port, et/ou l'autorité de l'Etat du port, devrait enregistrer l'heure à laquelle la plainte a été reçue, les moyens par lesquels elle a été transmise, la source de la plainte, le nom de la personne qui a reçu la plainte, le nom et le pavillon du navire concerné, la nature et le détail de la non-conformité alléguée aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006. Il faudrait également enregistrer les mesures prises après réception de la plainte.
79. Avant d'entreprendre une quelconque action à la suite de la plainte, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit vérifier qu'elle porte sur une prescription de la convention (y compris les droits des gens de mer) inscrite dans ses articles et dans ses règles ou dans la partie A du code et qu'elle porte sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire concerné (norme A5.2.1, paragr. 1 *d*). Il n'est pas nécessaire que cette plainte concerne l'un des 14 domaines dont la liste figure à l'annexe A5-III de la convention.
- 80. Sauf si le plaignant a clairement indiqué le contraire, toutes les plaintes des gens de mer doivent être considérées comme confidentielles, et la confidentialité des dossiers devrait être strictement préservée par l'autorité de l'Etat du port.**
81. Sur la base de la plainte, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut, ou doit (lorsque les conditions de travail et de vie alléguées comme non conformes pourraient présenter un danger manifeste pour la sécurité ou la santé, ou une infraction grave en vertu de la dernière phrase de la norme A5.2.1, paragraphe 1 (voir le paragraphe 75 ci-dessus), décider d'effectuer une inspection plus approfondie à bord du navire.
82. Si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port décide de ne pas effectuer une inspection plus approfondie, et que la plainte a été déposée par un marin au sujet de son cas individuel, cette plainte devrait être traitée conformément à la règle 5.2.2 (voir ci-dessous le diagramme du chapitre 6, étape 2, et le paragraphe 110 ci-dessous).
83. L'inspection effectuée en réaction à une plainte doit se limiter en général à l'objet de la plainte. Toutefois, comme l'indique le paragraphe 3 de la norme A5.2.1, la plainte ou son instruction peuvent fournir à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention. Dans ce cas, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port *peut* (ou *doit*, dans les circonstances susmentionnées) procéder à une inspection plus approfondie (voir le paragraphe 71 ci-dessus). En outre, si les résultats de l'inspection plus approfondie sont en contradiction grave avec les informations figurant sur les documents du navire, y compris le respect de la conformité continue de la partie II de la déclaration, ceci peut constituer une preuve que les documents requis sont tenus de façon mensongère, ce qui justifie une inspection plus approfondie sur la base de la norme A5.2.1, paragr. 1 *a*).

Chapitre 4. Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime à bord des navires

4.1. Généralités

84. L'objet de ce chapitre est de fournir un outil pratique donnant des orientations sur les éléments faisant l'objet de l'inspection plus approfondie en application de la convention du travail maritime, 2006. Toutefois, pour connaître les prescriptions sur un sujet précis, il faudrait se référer au texte de la convention du travail maritime, 2006, qui fait autorité, et à la législation nationale, aux conventions collectives, ou autres mesures donnant effet à la convention – dans la mesure où elles apparaissent sur le certificat du travail maritime valide et la déclaration qui lui est annexée –, car elles sont applicables au navire concerné.
85. Si un navire ne dispose pas d'un certificat de travail maritime ni de déclaration (parce qu'il s'agit d'un navire pour lequel la certification n'est pas obligatoire (règle 5.1.3, paragr. 1) et qu'il n'a pas demandé de certificat, ou parce qu'il s'agit d'un navire appartenant à un Etat non partie à la convention) ou si les prescriptions de la législation nationale figurant dans la déclaration ne respectent **manifestement** pas la convention, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devra recourir à son discernement professionnel pour évaluer si les prescriptions spécifiques sont respectées. Cela s'avérera particulièrement nécessaire pour les prescriptions de la convention qui sont énoncées en termes très généraux dans les normes (partie A du code). On peut trouver des orientations sur ce qu'on attend d'une façon générale de cette prescription dans la partie B du code, mais il faut se montrer prudent lors de l'utilisation de cette partie, car elle n'est pas obligatoire et ne fait pas l'objet du contrôle par l'Etat du port; toutefois, elle donne des informations sur les intentions qui sous-tendent les dispositions obligatoires. Lorsqu'un élément a été jugé non conforme, il faudrait donner au capitaine du navire la possibilité de présenter des preuves des prescriptions nationales concernées et de donner les explications nécessaires.
86. Concernant les inspections à l'initiative de l'autorité de l'Etat du port, des informations sont proposées ci-dessous sur les prescriptions de base à respecter, accompagnées de suggestions concernant les sources d'information permettant de vérifier la conformité et d'exemples de manquement ou de non-conformité, pour les 14 domaines sur lesquels porte l'inspection de l'Etat du port et dont la liste figure à l'annexe A5-III de la convention. Puisque ce sont ces domaines qui doivent faire l'objet d'une certification de la part de l'Etat du pavillon en application de l'annexe A5-I (voir le paragraphe 38 ci-dessus), ces orientations se fondent sur les éléments pertinents du chapitre 3 des *Directives pour les inspections par l'Etat du pavillon en application de la convention du travail maritime, 2006*. Ces orientations peuvent aussi avoir leur utilité pour les inspections engagées à la suite d'une plainte portant sur un ou plusieurs de ces 14 domaines, dans les limites de l'objet de la plainte.
87. Il faudrait garder à l'esprit qu'à l'exception des cas de navires manifestement en dessous des normes, ou d'aspects des conditions de travail et de vie à bord pour lesquels l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port a de solides raisons de croire qu'ils ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, l'inspection plus approfondie effectuée par l'agent peut être bien moins complète que celle de l'Etat du pavillon. S'il apparaît à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port, après avoir visité les principaux lieux à bord du navire, et après s'être entretenu avec les gens de mer, que le navire semble bien entretenu et dirigé et que les marins semblent satisfaits de leurs conditions générales de travail, l'agent peut décider de sélectionner deux ou trois des 14 domaines soumis à des prescriptions pour les examiner de plus près, afin de s'assurer que les inspections par l'Etat du pavillon du navire ont bien été effectuées, et sont fiables, et vérifier que les mesures adoptées par l'armateur pour assurer la conformité continue sont

appropriées et appliquées de façon adéquate. En fonction des résultats, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider de mettre fin à l'inspection plus approfondie ou de l'étendre à un plus grand nombre de domaines, voire à tous les domaines mentionnés dans l'annexe A5-III.

4.2. Les prescriptions de base; les sources d'information; les exemples de manquements ou de non-conformité

Règle 1.1 – Age minimum

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 de 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 l'autorité compétente a accordé une dérogation au titre du paragraphe 3 de la norme A1.1 pour certains programmes de formation (norme A1.1, paragr. 2).

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

Sources d'information

- La liste des membres d'équipage, un certificat de naissance ou tout autre document officiel confirmant la date de naissance des gens de mer.
- L'emploi du temps des gens de mer ayant entre 16 et 18 ans pour déterminer leurs horaires de travail et la nature de leur travail.
- Les rapports d'accident et les rapports du comité de sécurité pour déterminer si des gens de mer âgés de 18 ans ou moins ont été impliqués.
- Des entrevues avec les gens de mer.

Exemples de manquements

- Une personne de moins de 16 ans travaille en tant que marin.
- Un marin âgé de moins de 18 ans qui travaille la nuit (en dehors d'un programme de formation).
- Un marin âgé de moins de 18 ans qui effectue des tâches susceptibles de compromettre sa santé ou sa sécurité.

Règle 1.2 – Certificat médical

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 être fournis en anglais (norme A1.2, paragr. 10).
- Pour être valable, le certificat * doit avoir été délivré par une personne reconnue par les autorités compétentes comme un médecin dûment qualifié **.
- La période de validité du certificat médical est déterminée par la législation nationale de l'Etat du pavillon conformément aux règles suivantes:
 - deux ans maximum pour les certificats médicaux à l'exception des gens de mer de moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité est d'un an;
 - six ans maximum pour les certificats médicaux se rapportant à la perception des couleurs.

* Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle que modifiée (STCW), ou conforme en substance à ces prescriptions doit être accepté comme étant conforme à ces prescriptions (norme A1.2, paragr. 3).

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

Sources d'information

- La liste des membres d'équipage.
- Les certificats médicaux.
- Les certificats médicaux se rapportant à la perception des couleurs.
- Les emplois du temps et les entrevues pour déterminer si les restrictions médicales sont respectées dans le travail des marins individuels, et que ces marins ne se voient pas assigner ou n'effectuent pas des tâches contraires à ces restrictions.
- L'autorisation ou le permis (d'une durée de validité de trois mois maximum) si l'autorité compétente de l'Etat du pavillon a autorisé un marin à travailler sans un certificat médical valable ou avec un certificat médical périmé dans des cas d'urgence.
- La liste des médecins dûment qualifiés de l'Etat du pavillon.

Exemples de manquements

- Un marin à bord sans certificat médical valable, sans certificat médical se rapportant à la perception des couleurs, ou sans autorisation de l'autorité compétente dans les cas d'urgence.

-
- Un marin travaillant à bord du navire ou effectuant des tâches contraires à une restriction inscrite sur son certificat médical.
 - Un certificat médical qui n'est pas en anglais pour un navire effectuant normalement des voyages internationaux.
 - Un certificat médical qui n'a pas été délivré par un médecin dûment qualifié.

Règle 1.3 – Formation et qualifications

Prescriptions de base

- Un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité * ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions conformément aux 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 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle que modifiée (STCW), sont considérés comme répondant à ces prescriptions.**

Sources d'information

- Le document spécifiant les effectifs minima de sécurité pour vérifier les qualifications des gens de mer.
- Les certificats pour le personnel STCW confirmant la compétence des gens de mer pour l'exercice de leurs fonctions (avec la liste des membres d'équipage pour déterminer les fonctions).
- Les documents (de l'armateur, ou le cas échéant pour le poste concerné, une autorité nationale ou autre) prouvant que les gens de mer ont les qualifications requises par la législation nationale de l'Etat du pavillon pour ceux qui exercent d'autres fonctions à bord du navire (par exemple les cuisiniers – voir ci-dessous, règle 3.2).
- Les preuves confirmant que les marins ont suivi avec succès la formation à la sécurité individuelle à bord des navires.
- Le matériel pédagogique distribué à l'équipage.
- Des entretiens avec les gens de mer pour confirmer leur formation.

Exemples de manquements

- Les qualifications des gens de mer ne correspondent pas au document spécifiant les minima de sécurité.
- Un marin travaillant à bord du navire n'a pas la formation ni les certificats de capacité ni une autre qualification pour exercer ses fonctions.
- Les certificats ne sont pas à jour ou ont expiré.
- Un marin travaillant à bord du navire n'a pas suivi avec succès la formation à la sécurité individuelle.

Règle 1.4 – Recrutement et placement

Prescriptions de base

- Lorsqu'un armateur a recours à un service de recrutement et de placement privé, ce service doit avoir une licence, être agréé ou réglementé conformément à la convention du travail maritime, 2006. Les gens de mer ne doivent pas payer pour utiliser ces services.
- Les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement établis dans des Etats qui ne sont pas parties à la convention du travail maritime, 2006, doivent vérifier, dans la mesure du possible, que le fonctionnement de ces services est conforme aux normes de la convention du travail maritime, 2006 (norme A1.4, paragr. 9).

Sources d'information

- Les sites Internet nationaux des Etats du pavillon pour les licences accordées aux services de recrutement et de placement (agences de recrutement).
- Si des gens de mer ont été engagés par l'intermédiaire d'un service de recrutement et de placement établi dans des Etats ou des territoires auxquels la convention du travail maritime, 2006, ne s'applique pas, il devrait exister des documents montrant que l'armateur a vérifié, dans la mesure du possible, que le fonctionnement du service est conforme à la convention du travail maritime, 2006.
- Des entretiens avec les gens de mer pour établir s'ils ont payé des honoraires ou des frais à un service de recrutement et de placement, et s'ils ont été informés de leurs droits et de leurs obligations.
- Des entrevues avec les gens de mer pour établir si le service de recrutement et de placement utilisé n'a pas de liste noire.

Exemples de manquements

- Un marin qui a été recruté par l'intermédiaire d'un service de recrutement et de placement privé qui n'a pas de licence, n'est ni agréé ni réglementé, conformément à la convention du travail maritime, 2006, ou dont la licence, le certificat ou tout autre document similaire n'est plus valable.
- Le recours à un service de recrutement et de placement exigeant des gens de mer qu'ils paient des honoraires ou des frais pour les services de placement.
- Un marin travaillant à bord qui a été recruté par un service privé de recrutement et de placement établi dans un Etat qui n'est pas partie à la convention du travail maritime, 2006, si l'armateur ne peut pas prouver comment il a conclu que ce service est conforme à la convention du travail maritime, 2006.

Règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime

Prescriptions de base

- Tous les gens de mer doivent être en possession d'une copie de leur contrat d'engagement maritime (ou d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable), signé par le marin et l'armateur ou son représentant.

-
- Le contrat d'engagement maritime doit, au minimum, porter sur les questions mentionnées dans la norme A2.1, paragraphe 4 *a*) à *k*), de la convention du travail maritime, 2006 (norme A2.1, paragr. 1 *a*)).
 - Tout marin reçoit également un document mentionnant ses états de service à bord du navire (du type d'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 est tenu à disposition à bord et les dispositions pertinentes sont en anglais (sauf sur les navires affectés à des trajets domestiques) (norme A2.1, paragr. 2).

Sources d'information

- Une copie du contrat d'engagement maritime et de toute convention collective applicable aux gens de mer et, au minimum, un exemplaire standard du contrat (en anglais) pour le navire.
- La preuve, si possible, étant donné la date de l'inspection par rapport à la période d'emploi, que les gens de mer sont en possession d'un document mentionnant leurs états de service (ou ce document pourra être remis à l'inspecteur ultérieurement).
- Le document mentionnant leurs états de service pour vérifier qu'il ne contient pas de déclaration relative à la qualité de leur travail ou à leur salaire.
- Des entretiens avec les gens de mer pour confirmer qu'en signant leur contrat d'engagement maritime ils ont eu la possibilité de l'examiner et de demander conseil et de l'accepter librement avant de signer.

Exemples de manquements

- Un marin sans contrat d'engagement maritime travaillant à bord du navire.
- Un marin avec un contrat qui ne comprend pas tous les éléments de la norme A2.1, paragr. 4 *a*) à *k*).
- Un marin dont le contrat n'est pas conforme aux prescriptions nationales de l'Etat du pavillon.
- Aucun système ni de dispositions pour enregistrer l'engagement des gens de mer.
- Les gens de mer ne reçoivent pas de document mentionnant leurs états de service à bord du navire une fois leur contrat terminé.
- La convention collective qui constitue tout ou partie du contrat n'est pas à bord du navire ou, si elle est à bord, elle n'est pas en anglais sur un navire qui effectue des voyages internationaux.
- Le modèle de contrat n'est pas en anglais.

Règle 2.2 – Salaires

Prescriptions de base

- Tous les gens de mer doivent être rétribués régulièrement et intégralement pour leur travail conformément à leur contrat d'engagement.
- Les gens de mer ont droit à un relevé mensuel indiquant leur salaire mensuel et les déductions autorisées, comme les virements.
- Aucune déduction non autorisée, comme le paiement pour le voyage pour se rendre sur le navire ou pour le quitter.
- Les frais retenus pour les transferts ou les virements * doivent être raisonnables, et les taux de change appliqués doivent respecter les prescriptions nationales.

* Un transfert est un accord selon lequel une partie du salaire du marin est régulièrement transférée, à sa demande, à sa famille ou aux personnes à sa charge, ou à ses ayants droit pendant que le marin est en mer (norme A2.2, paragr. 3 et 4).

Sources d'information

- Le contrat d'engagement maritime et les documents, comme le registre du personnel pour confirmer que les salaires sont bien versés à des intervalles qui ne dépassent pas un mois, comme le spécifie le contrat ou la convention collective applicable.
- Les documents pertinents montrant les frais de transfert et les taux de change appliqués aux virements destinés aux familles des gens de mer, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit à leur demande.
- Les documents confirmant le paiement des salaires et montrant que la prescription relative au relevé mensuel (comme un bulletin de salaire) pour les gens de mer est bien respectée. Une copie des relevés individuels devrait être mise à disposition de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port s'il la demande.
- Des entretiens avec les gens de mer pour vérifier que les prescriptions relatives au paiement des salaires sont bien respectées.

Exemples de manquements

- Les gens de mer ne sont pas payés régulièrement (au moins une fois par mois) ni conformément au contrat d'engagement maritime ou à la convention collective.
- Les gens de mer ne reçoivent pas de relevé mensuel de salaire (comme un bulletin de salaire).
- Les virements ne sont pas effectués ou ne sont pas payés selon les instructions du marin.
- Les frais de change et de virement ne sont pas conformes aux prescriptions nationales.
- Il y a plusieurs relevés de salaires.

Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos

Prescriptions de base

- La durée du travail des gens de mer doit être conforme aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, en ce qui concerne la durée du travail *, et la durée du repos ** (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)).

Sources d'information

- Un tableau d'affichage approuvé et normalisé indiquant l'organisation du travail à bord, montrant les prescriptions nationales en matière de durée maximale du travail ou de durée minimale de repos, le programme de service à la mer et au port, qui doit être affiché à un endroit facilement accessible à bord du navire (le tableau de l'organisation du travail ou de l'emploi du temps doit être dans la langue de travail du bateau ou dans les langues du bateau et en anglais).
- Les documents (le contrat ou la convention collective pertinente et d'autres documents, comme le livre de bord du pont ou de la salle des machines, qui peuvent également être vérifiés) pour confirmer que:
 - la durée minimum de repos n'est pas inférieure à 10 heures par période de 24 heures et de 77 heures par période de 7 jours;
 - ou, si la législation nationale pertinente porte sur la durée du travail, que la durée maximale de travail ne dépasse pas 14 heures par période de 24 heures, et 72 heures par période de 7 jours.
- Un tableau sur l'organisation du travail ou un emploi du temps dans la ou les langues de travail du navire et en anglais.
- Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos tenus à jour, selon les prescriptions nationales, pour chaque marin travaillant sur le navire.

Exemples de manquements

- L'emploi du temps des gens de mer n'est pas conforme aux normes applicables.
- Le tableau de l'organisation du travail n'est pas affiché ou ne contient pas les informations requises.
- Le tableau de l'organisation du travail n'est pas en anglais et/ou la (les) langue(s) de travail du navire.
- Les registres des heures de travail ou de repos ne sont pas disponibles ou ne sont pas tenus à jour.
- Il y a des preuves de dépassement de la durée limite du travail et du repos, et aucune trace de suspension de l'organisation du travail dans le livre de bord.

Règle 2.7 – Effectifs

Prescriptions de base

- Un nombre suffisant de gens de mer sont 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 respecter le niveau d'effectifs figurant dans le document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente (norme A2.7, paragr. 1).

Sources d'information

- Le document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou son équivalent applicable.
- La liste des membres de l'équipage pour vérifier le nombre, la catégorie (comme les cuisiniers, ceux qui sont chargés de la préparation de la nourriture et ceux qui sont responsables des soins médicaux) et les qualifications des gens de mer travaillant à bord.
- Le tableau de l'organisation du travail à bord pour confirmer que les prescriptions en matière d'effectifs minima sont appliquées.
- Des entretiens avec des marins pour confirmer la conformité aux prescriptions.

Exemples de manquements

- Le nombre de gens de mer travaillant à bord ou leur catégorie ne correspond pas à ce qui figure dans le document spécifiant les effectifs minima de sécurité.
- Il n'y a pas de document spécifiant les effectifs minima de sécurité ni d'équivalent à bord.

Règle 3.1 – Logement et loisirs

- Tout navire doit fournir et entretenir pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, ou les deux, un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.
- Les logements des gens de mer doivent être sûrs, décentes et conformes aux prescriptions nationales donnant effet à la convention du travail maritime, 2006 (norme A3.1, paragr. 1).
- Des inspections régulières des logements des gens de mer sont menées à bord par le capitaine ou son représentant (norme A3.1, paragr. 18).

* **Note:** Pour les navires construits avant l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime, 2006, pour l'Etat du pavillon:

Ces navires peuvent malgré tout être inspectés en ce qui concerne les logements et les lieux de loisirs afin de vérifier que le navire:

- est conforme aux normes des conventions n^{os} 92, 133 ou 147 (si elles s'appliquent pour l'Etat du pavillon); et/ou

-
- fournit et entretient pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, ou les deux, des logements et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Sources d'information

- Le plan de construction du navire avec ses dimensions et précisant l'utilisation de chacune des salles ou des autres espaces.
- La liste des membres de l'équipage pour comparer avec le nombre de cabines et de couchettes.
- L'observation visuelle des logements et des lieux de loisirs pour les gens de mer à bord, avec une attention toute particulière pour les prescriptions suivantes de la convention du travail maritime, 2006:
 - les prescriptions générales (norme A3.1, paragr. 6);
 - la taille des cabines et des autres espaces de logement (norme A3.1, paragr. 9 et 10);
 - la ventilation et le chauffage (norme A3.1, paragr. 7);
 - le bruit, les vibrations et les autres facteurs ambiants (norme A3.1, paragr. 6 h);
 - les installations sanitaires et autres (norme A3.1, paragr. 11 et 13);
 - l'éclairage (norme A3.1, paragr. 8);
 - l'infirmerie (norme A3.1, paragr. 12);
 - les lieux de loisirs (norme A3.1, paragr. 14 et 17);
 - les prescriptions concernant la protection de la santé et de la sécurité à bord des navires ainsi que la prévention des accidents, à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à la fois à bord des navires (norme A3.1, paragr. 2 a) et 6 h).
- Les registres de bord confirmant que des inspections fréquentes sont effectuées par le capitaine ou sous son autorité.
- La partie II de la déclaration de conformité du travail maritime (pour les navires qui ont un certificat de travail maritime) pour vérifier que les autres inspections ou actions inscrites dans les mesures adoptées par l'armateur ont bien été effectuées.
- Des preuves que des mesures ont été prises à bord du navire pour surveiller le bruit et le niveau des vibrations dans les zones de travail et de vie des gens de mer.

Exemples de manquements

- La situation des cabines sur le navire n'est pas conforme aux normes nationales donnant effet aux dispositions de la convention du travail maritime, 2006.
- Le nombre et/ou la taille (y compris la hauteur) des cabines n'est pas conforme aux normes nationales donnant effet aux dispositions de la convention du travail maritime, 2006.

-
- Il y a plus d'un marin par couchette.
 - Les lieux de loisirs ne sont pas conformes aux normes nationales donnant effet aux dispositions de la convention du travail maritime, 2006.
 - Le chauffage, l'éclairage et la ventilation ne sont pas appropriés ou ne fonctionnent pas correctement.
 - Les installations et le mobilier des logements des gens de mer, y compris l'infirmerie, les réfectoires, et les lieux de loisirs ne sont pas conformes aux normes nationales donnant effet aux dispositions de la convention du travail maritime, 2006.
 - Il n'y a pas de cabines séparées pour les hommes et les femmes.
 - Il n'y a pas d'installations sanitaires séparées pour les hommes et les femmes.
 - Les installations sanitaires sont inappropriées ou ne fonctionnent pas.
 - L'infirmerie est utilisée pour loger des personnes qui ne sont pas malades.
 - Les logements des gens de mer ou les lieux de loisirs ne sont pas maintenus dans un état d'ordre et de propreté.
 - Le capitaine ou la personne qu'il désigne ne font pas d'inspections régulières des logements des gens de mer.
 - Les installations de blanchisserie ne sont pas appropriées ou ne fonctionnent pas correctement.
 - Une exposition à des niveaux de bruit, de vibration et d'autres facteurs ambiants dangereuse, ainsi qu'à des produits chimiques dans les installations pour le logement, les lieux de loisirs ou de service de table des gens de mer.

Règle 3.2 – Alimentation et service de table

Prescriptions de base

- La nourriture et l'eau potable doivent être d'une qualité, d'une valeur nutritionnelle et d'une quantité appropriées, et prendre en compte les prescriptions du navire et les appartenances culturelles et religieuses différentes des gens de mer à bord.
- La nourriture doit être fournie gratuitement aux gens de mer à bord jusqu'à la fin de leur engagement.
- Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire * chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste.
- Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire (norme A3.2, paragr. 8).
- Des inspections fréquentes de la nourriture, de l'eau et des lieux réservés au service de table doivent être effectuées par le capitaine ou la personne qu'il désigne (norme A3.2, paragr. 7).

* L'expression «cuisinier de navire» signifie un marin chargé de la préparation des repas (règle 3.2, paragr. 3, norme A3.2, paragr. 3 et 4).

Sources d'information

- Les documents (voir la règle 1.1 sur l'âge minimum) pour vérifier que les cuisiniers du navire sont âgés de 18 ans ou plus, et qu'ils sont formés, qualifiés et compétents pour leur poste conformément aux prescriptions nationales. Dans les cas où il n'est pas nécessaire que le cuisinier soit pleinement qualifié, la preuve que les marins préparant la nourriture dans la cuisine ont reçu une formation ou des instructions dans les domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.
- Les registres de bord pour confirmer qu'il y a des inspections documentées fréquentes:
 - de l'approvisionnement en vivres et en eau potable;
 - des locaux utilisés pour la manipulation et le stockage des vivres;
 - de la cuisine ou toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.
- Une observation visuelle des lieux réservés au service de table, y compris la cuisine et les entrepôts, pour vérifier leur hygiène et s'ils sont adaptés à leur utilisation.
- Des preuves concernant la surveillance de la qualité de l'eau potable, et les résultats de cette surveillance.
- Les menus avec l'observation visuelle de l'approvisionnement en nourriture et des zones de stockage pour veiller à ce que la nourriture fournie soit d'une qualité, d'une quantité et d'une valeur nutritionnelle appropriées, et qu'elle soit variée.
- Des entretiens avec des gens de mer pour s'assurer qu'ils ne doivent pas payer pour la nourriture et qu'ils reçoivent de l'eau potable, et que cette nourriture et cette eau potable sont d'une quantité et d'une qualité appropriées.

Exemples de manquements

- La nourriture et l'eau potable ne sont pas d'une qualité, d'une valeur nutritionnelle et d'une quantité appropriées pour les gens de mer à bord.
- Un marin doit payer pour sa nourriture, et /ou n'est pas approvisionné en eau potable.
- Un marin chargé de préparer la nourriture n'a pas reçu la formation ni les instructions requises.
- Le cuisinier du navire n'est ni formé ni qualifié.
- Le cuisinier du navire est âgé de moins de 18 ans.
- Il n'y a pas d'inspections des aliments ni de l'eau potable, ni de la préparation, du stockage ou de la manipulation des aliments.
- Les lieux de service de table ne sont pas hygiéniques et ne sont pas adaptés à leur usage.

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

Prescriptions de base

- Tous les gens de mer doivent être couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats, y compris les soins dentaires de base, pendant la durée de leur service à bord.
- La protection et les soins de santé sont assurés gratuitement aux gens de mer.
- Les armateurs accordent 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)).

Sources d'information

- Les documents (comme le contrat d'engagement maritime), pour vérifier que les gens de mer ont accès aux soins médicaux gratuitement et reçoivent la permission nécessaire pour bénéficier de services médicaux et dentaires dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable *.
- La partie II de la déclaration de conformité du travail maritime pour vérifier les dispositions adoptées par l'armateur pour l'accès aux installations médicales à terre.
- Les registres et l'équipement pour vérifier que les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux sont appliquées (norme A4.1, paragr. 1 a)).
- L'observation visuelle pour vérifier que le navire est équipé de suffisamment de matériel médical, y compris une pharmacie de bord et des fournitures, parmi lequel l'édition la plus récente du *Guide médical international pour les navires* ou un guide médical conforme aux prescriptions de la législation et de la réglementation nationales.
- Des documents (comme le document spécifiant les effectifs minima de sécurité, la liste des membres d'équipage et les documents de formation) pour vérifier que:
 - un médecin qualifié travaille à bord (pour les navires ayant plus de 100 personnes à bord et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours); ou
 - il y a au moins un marin à bord (qui a suivi une formation et une qualification conformes à la Convention STCW) chargé des soins médicaux ou apte à administrer les premiers secours dans le cadre de ses fonctions normales (pour les navires qui ne sont pas tenus d'avoir un médecin à bord).
- Des preuves qu'il y a un modèle type de rapport médical à bord du navire.
- Des entretiens avec des gens de mer pour vérifier qu'ils ont accès aux soins médicaux à bord gratuitement et qu'ils obtiennent une permission pour recevoir des soins médicaux et dentaires lorsque le navire fait escale dans un port, lorsque cela est réalisable.

* L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit seulement vérifier que l'armateur a accordé au marin une permission pour avoir accès aux installations médicales à terre. L'armateur n'est pas responsable si l'Etat du port refuse au marin l'accès à ces installations, et n'est pas non plus responsable de la qualité de ces installations.

Exemples de manquements

- Un marin travaillant à bord du navire s'est vu refuser par le capitaine ou l'armateur, sans raison, une permission pour aller à terre recevoir des soins médicaux ou dentaires.
- Les marins ne reçoivent pas la protection de la santé et les soins médicaux appropriés à bord du navire.
- Il n'y a pas de personnel médical à bord, contrairement aux prescriptions de la législation ou de la réglementation nationales.
- La pharmacie de bord ou les fournitures ne sont pas conformes aux normes nationales et/ou il n'y a pas de guide médical à bord.
- Il n'y a pas de rapport médical type à bord.

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

Prescriptions de base

- Les conditions de travail, de vie et de formation à bord des navires doivent être sûres et saines et conformes à la législation et à la réglementation nationales, ainsi que les autres mesures relatives à la protection de la santé et de la sécurité au travail et à la prévention des accidents à bord des navires. Les précautions raisonnables doivent être prises afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires (norme A4.3, paragr. 1 *b*)).
- Les navires doivent avoir une politique de santé et de sécurité au travail et un programme de prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans (norme A4.3, paragr. 1 *c*) et 2 *b*)).
- Un comité de sécurité du navire doit être établi (sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus) (norme A4.3, paragr. 2 *d*)).
- Il est obligatoire d'effectuer une évaluation des risques pour la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord (en tenant compte des données statistiques pertinentes) (norme A4.3, paragr. 8).

Sources d'information

- Les documents pertinents, comme les rapports relatifs aux accidents du travail à bord, et les rapports d'évaluation des risques effectués pour la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord du navire.
- Les documents indiquant la composition du comité de sécurité, attestant des réunions de ce dernier (par exemple le procès-verbal et le compte rendu des réunions, etc.), s'il y a plus de cinq marins à bord du navire.

-
- Les documents relatifs à la politique et aux programmes de santé et de sécurité au travail à bord du navire, pour confirmer que:
 - ils sont à disposition des gens de mer;
 - ils sont conformes aux dispositions nationales;
 - ils comprennent une évaluation des risques, la formation des gens de mer et des instructions qui leur sont adressées;
 - une attention particulière est accordée à la santé et à la sécurité des jeunes marins;
 - des mesures de prévention appropriées ont été adoptées;
 - les équipements de protection individuelle sont utilisés et correctement entretenus.
 - Les notes d'information pertinentes sur la santé et la sécurité au travail et la prévention des accidents et les avis officiels relatifs aux risques particuliers rencontrés à bord du navire, qui devraient être affichés à bord dans un lieu qui attire l'attention des gens de mer (norme A4.3, paragr. 7).
 - Les preuves que les équipements de protection individuelle sont à la disposition des gens de mer pour qu'ils puissent les utiliser.
 - Les preuves qu'une procédure de rapport est en place pour les accidents du travail.
 - Des entretiens avec des gens de mer pour vérifier les programmes et les pratiques de santé et de sécurité à bord.
 - La preuve que, concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents, une attention particulière est accordée:
 - aux caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
 - aux machines;
 - aux effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
 - aux effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
 - aux effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
 - aux 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;
 - aux mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
 - au matériel de chargement et de déchargement;
 - à la prévention et l'extinction des incendies;

-
- aux ancrs, chaînes et câbles;
 - aux cargaisons dangereuses et au lest;
 - à l'équipement de protection individuelle des gens de mer;
 - au travail dans des espaces confinés;
 - aux effets physiques et mentaux de la fatigue;
 - aux effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
 - à la protection et prévention relatives au VIH/sida;
 - à la réponse aux urgences et aux accidents.

Exemples de manquements

- Les conditions à bord peuvent entraver les efforts pour réduire les accidents.
- Aucune preuve d'une politique et/ou de programmes de prévention des accidents, des lésions et des maladies du travail à bord du navire.
- Aucun comité de sécurité du navire n'est en place ou en fonctionnement alors qu'il y a cinq marins ou plus travaillant à bord.
- Les équipements de protection individuelle sont en mauvais état, utilisés de façon incorrecte ou ne sont pas utilisés.
- Il n'y a pas d'évaluation des risques.
- Les gens de mer ne sont pas au courant des mesures SST et des mesures de prévention des accidents qui ont été adoptées par la direction.
- Les risques pour les jeunes marins n'ont pas été pris en compte.
- Les accidents du travail ne font pas l'objet d'une enquête ni d'un rapport conforme aux procédures du navire.

Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord

Prescriptions de base

- Tous les navires disposent à bord de procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006 (y compris les droits des gens de mer).
- La victimisation d'un marin ayant porté plainte en application de la convention du travail maritime, 2006, est interdite.

Sources d'information

- Les documents décrivant les procédures de traitement des plaintes à bord confirmant que:
 - les procédures fonctionnent à bord du navire;
 - les gens de mer ont le droit d'être représentés;
 - les gens de mer sont protégés contre la victimisation pour avoir porté plainte;
 - les gens de mer ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine ou d'autorités extérieures.
- Des entretiens avec des gens de mer pour vérifier qu'ils ont reçu une copie des procédures de plainte à bord, qu'ils ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine ou d'autorités extérieures et qu'il n'y a pas de victimisation.

Exemples de manquements

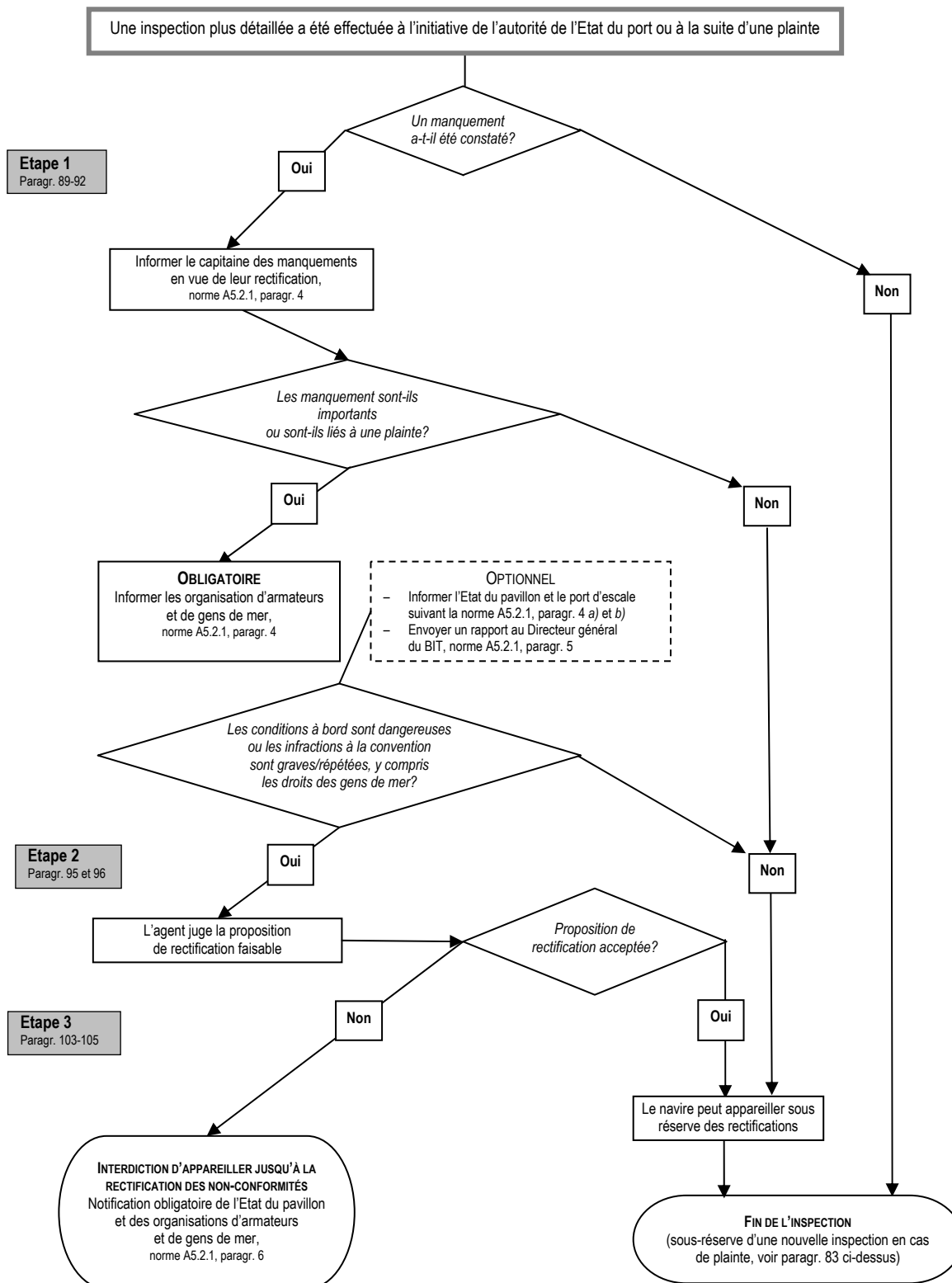
- Il n'y a aucun document établissant les procédures de traitement des plaintes à bord.
- Les procédures de traitement des plaintes à bord du navire ne fonctionnent pas.
- Les gens de mer qui portent plainte sont victimisés.
- Un marin n'a pas reçu de copie des procédures du navire.

Chapitre 5. Mesures à prendre par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port après avoir constaté des manquements ou des non-conformités

5.1. Mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés

88. Lorsque, à la suite d'une inspection plus détaillée, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port constate que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention, certaines mesures *doivent* ou *peuvent* être prises selon la situation (norme A5.2.1, paragr. 4). Le **diagramme** suivant décrit les trois principales étapes de cette dernière phase de l'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port.

Procédure de contrôle par l'Etat du port: mesures à prendre



Etape 1. Notification des manquements

89. Les mesures suivantes *doivent* être prises:

- les manquements constatés doivent être portés à la connaissance du capitaine du navire et les délais dans lesquels il doit y être remédié;
- si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port considère que les manquements constatés sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte mentionnée à la section 3.3 ci-dessus, conformément à la convention du travail maritime, 2006 (norme A5.2.1, paragr. 4), l'agent doit les porter à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer pertinentes de l'Etat du port où l'inspection est effectuée.

90. C'est la capacité de jugement de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port qui lui permettra de déterminer si les manquements constatés sont importants ou non. Les manquements qui, de par leur nature, leur nombre ou leur répétition, ne sont pas censés être constatés sur un navire correctement exploité seront considérés par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port comme importants.

91. Lorsque les manquements constatés sont importants, ou ont un rapport avec une plainte, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut également:

- informer un représentant de l'Etat du pavillon;
- communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant (norme A5.2.1, paragr. 4).

92. Les notifications mentionnées aux paragraphes 89 et 90 devraient attirer l'attention sur toute non-conformité devant être rectifiée avant que le navire puisse reprendre la mer, et exposer (à moins qu'elle ne soit évidente) la raison pour laquelle la non-conformité en cause relève de la norme A5.2.1, paragraphe 6 *a)* et/ou *b)* (voir le paragraphe 95 ci-dessous). La notification des manquements importants devrait toujours se faire par écrit.

93. L'autorité de contrôle par l'Etat du port peut décider d'adresser au Directeur général du BIT une copie du rapport d'inspection accompagnée de la réponse communiquée par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon (norme A5.2.1, paragr. 5).

94. Si les informations ont été communiquées à l'autorité compétente du port d'escale suivant, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider d'inspecter le navire pour vérifier si les mesures ont été prises, ou sont en cours pour porter remède aux manquements dans les délais impartis (voir le paragraphe 102 ci-dessous). Si les rectifications n'ont pas été apportées, l'information peut être considérée comme fournissant de solides raisons justifiant une inspection plus approfondie en vertu de la norme A5.2.1, paragraphe 1 *b)* (voir le paragraphe 71 ci-dessus) et peut aboutir à ce que le manquement soit considéré comme une non-conformité constituant une infraction répétée en vertu de la norme A5.2.1, paragraphe 6 (voir ci-dessous).

Etape 2. Déterminer si le navire peut appareiller avant les rectifications

95. Etant donné qu'il convient d'éviter, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire (norme A5.2.1, paragr. 8), le navire devrait être autorisé à appareiller (étant entendu que tous les manquements constatés seront rectifiés dans les délais prescrits) sauf si:

-
- a) les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; ou
 - b) la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer, dont la violation peut être considérée comme une non-conformité grave) (norme A5.2.1, paragr. 6; voir aussi le principe directeur B5.2.1, paragr. 2).

96. Dans ces deux cas, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit prendre des mesures pour assurer que le navire ne prendra pas la mer tant que toutes les non-conformités visées aux alinéas a) ou b) du paragraphe précédent n'auront pas été rectifiées, ou encore tant qu'il n'aura pas accepté une proposition ou un plan visant à les rectifier.

5.2. Exemples de circonstances pouvant exiger l'immobilisation d'un navire

97. Les cas suivants ne figurent qu'à titre d'exemple. Il faudrait se référer particulièrement aux orientations que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port doivent recevoir de leurs autorités en application de la norme A5.2.1, paragraphe 7. Le paragraphe 2 du principe directeur B5.2.1 fournit des orientations supplémentaires aux autorités compétentes de l'Etat du port au sujet des non-conformités qui constituent «une infraction grave ou répétée» aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) et qui, en vertu de la norme A5.2.1, paragraphe 6 b), sont l'une des deux justifications pour immobiliser un navire.

98. Tous les manquements ne sont pas suffisamment graves pour justifier l'immobilisation d'un navire. Toutefois, les infractions répétées peuvent être une raison d'immobiliser un navire. **Les exemples suivants illustrent le type de circonstances qui peuvent justifier la décision de garder un navire au port, en l'absence d'accord sur une proposition de rectification des manquements ou parce qu'ils sont répétés** (au sens où ils se sont produits à plusieurs reprises au cours d'un voyage ou ils se sont répétés après un voyage précédent au cours duquel le même manquement avait été constaté), **ou à cause de la gravité du manquement unique:**

- la présence à bord d'un marin âgé de moins de 16 ans (norme A1.1, paragr. 1);
- l'emploi d'un marin âgé de moins de 18 ans pour un travail susceptible de compromettre sa santé ou sa sécurité (norme A1.1, paragr. 4) ou pour un travail de nuit (norme A1.1, paragr. 2 et 3);
- les effectifs sont insuffisants (règle 2.7), y compris lorsque cela est dû à la suppression des gens de mer n'ayant pas l'âge requis par rapport au document spécifiant les effectifs minima;
- tout autre manquement constituant une violation des droits et principes fondamentaux ou des droits des gens de mer en matière d'emploi et de droits sociaux des articles III et IV;
- toute non-conformité appliquée de sorte à violer ces droits fondamentaux (par exemple, l'attribution de logements non conformes à la norme en raison de la race, du sexe ou des activités syndicales du marin en question);
- des cas répétés de gens de mer ne possédant pas de certificats valides attestant leur aptitude physique à exercer leurs fonctions (norme A1.2);

-
- des gens de mer à bord du même navire qui de façon répétée ne sont pas en possession d'un contrat d'engagement maritime valable ou des gens de mer dont le contrat d'engagement maritime contient des clauses qui constituent un déni des droits des gens de mer (règle 2.1, paragr. 1);
 - des gens de mer qui travaillent au-delà de la durée maximale du travail de façon répétée (norme A2.3, paragr. 5 a)), ou qui n'ont pas le nombre minimum d'heures de repos (norme A2.3, paragr. 5 b));
 - la ventilation, l'air conditionné ou le chauffage ne fonctionnent pas ou sont inappropriés (norme A3.1, paragr. 7);
 - le logement, y compris le service de table et les installations sanitaires, ne respecte pas les normes d'hygiène, ou leur équipement fait défaut ou ne fonctionne pas (norme A3.1, paragr. 11, et norme A3.2, paragr. 2, règle 4.3, paragr. 1);
 - la qualité et la quantité de vivres et d'eau potable n'est pas appropriée pour le voyage prévu (norme A3.2, paragr. 2);
 - il n'y a pas de guide médical, de pharmacie de bord ou de matériel médical à bord, contrairement aux prescriptions (norme A4.1, paragr. 4);
 - il n'y a pas de médecin à bord pour les navires de passagers effectuant des voyages internationaux de plus de trois jours, transportant 100 personnes ou plus, ou il n'y a pas de marin chargé d'assurer les soins médicaux à bord (norme A4.1, paragr. 4 b) et c));
 - les cas répétés de non-paiement des salaires, ou de non-paiement des salaires sur une période significative, ou la falsification des relevés de salaires ou l'existence de plusieurs relevés de salaires (norme A2.2, paragr. 1 et 2).

5.3. Facteurs que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit prendre en compte pour décider s'il accepte une proposition de rectification

99. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient exercer leurs capacités de jugement pour déterminer s'il convient d'immobiliser un navire jusqu'à ce que les non-conformités similaires à celles qui sont reprises dans les exemples ci-dessus soient corrigées ou d'autoriser le navire à prendre la mer avec certaines non-conformités, sur la base d'une proposition de rectification acceptable. Avant d'accepter la proposition de l'armateur ou du capitaine visant à rectifier un manquement, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit être convaincu que cette proposition sera mise en œuvre rapidement (norme A5.2.1, paragr. 6). Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port ne devraient donc pas accepter une proposition s'ils ont des raisons de croire qu'elle peut ne pas être mise en œuvre rapidement, sauf s'ils ont des moyens de s'assurer, avec l'assistance de l'Etat du pavillon ou d'autres Etats du port, que le navire sera immobilisé si la rectification n'est pas rapidement mise en œuvre.

100. Au moment de décider d'accepter ou non une proposition de rectification, les considérations suivantes peuvent également s'avérer utiles:

- la possibilité ou non de remédier rapidement aux non-conformités dans le port où l'inspection a été menée;
- la longueur et la nature du voyage ou du service prévu;

-
- la nature des dangers pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer;
 - la gravité de l’infraction aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006 (y compris les droits des gens de mer);
 - les antécédents en matière de non-conformités ou de non-conformités similaires pour ce navire;
 - la taille et le type de navire et de son équipement;
 - si les périodes de repos appropriées pour les gens de mer sont respectées;
 - les prescriptions en matière d’effectifs de sécurité;
 - la nature de la cargaison;
 - les non-conformités qui avaient été constatées dans les ports d’escale précédents;
 - le nombre de manquements constatés au cours de l’inspection en cause.

5.4. Consultation préalable à la décision relative à la proposition de rectification

101. L’immobilisation d’un navire est une question sérieuse qui a de nombreuses implications. Il peut être intéressant pour l’agent chargé du contrôle par l’Etat du port de travailler de concert avec d’autres parties intéressées. Par exemple, l’agent chargé du contrôle par l’Etat du port peut demander aux représentants de l’armateur ou à ceux des gens de mer de proposer un plan d’action pour corriger la situation. Etant donné que le problème a été notifié à l’Etat du pavillon, l’agent chargé du contrôle par l’Etat du port peut également envisager de coopérer avec les représentants de l’administration de l’Etat du pavillon, ou avec l’organisme reconnu responsable de la délivrance du certificat, et les consulter à propos du plan d’action de l’agent ou de l’armateur visant à rectifier les manquements.

5.5. Forme et contenu de la proposition de rectification

102. La proposition de rectification, qui devrait être signée par l’autorité de l’Etat du port et par l’armateur, devrait non seulement préciser les mesures à prendre avec un calendrier, mais également comprendre un engagement de la part de l’armateur à autoriser le navire à être inspecté par les agents chargés du contrôle de l’Etat du port d’autres ports afin qu’ils vérifient que le plan a été correctement mis en œuvre, et aussi un avertissement que le navire pourra être immobilisé si la rectification ne se fait pas comme convenu.

Etape 3. Notification de la décision d’autoriser/de refuser le départ du navire

5.6. Mesures à prendre si la proposition de rectification fait l’objet d’un accord

103. Si l’agent chargé du contrôle par l’Etat du port autorise le navire à se diriger vers un autre port, sous réserve de la mise en œuvre de la proposition de rectification, l’agent devrait veiller à ce que l’autorité compétente du prochain port d’escale reçoive une notification, ainsi que l’Etat du pavillon.

5.7. Mesures à prendre si le navire n'est pas autorisé à prendre la mer

104. Lorsqu'il n'y a pas d'accord sur la rectification, y compris sur son calendrier d'exécution, le navire ne doit pas être autorisé à prendre la mer.

105. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit sans délai (par les moyens de communication écrite les plus rapides):

- informer l'Etat du pavillon;
- inviter un représentant de l'Etat du pavillon à être présent, si possible; et
- demander une réponse à l'Etat du pavillon dans un délai raisonnable (norme A5.2.1, paragr. 6).

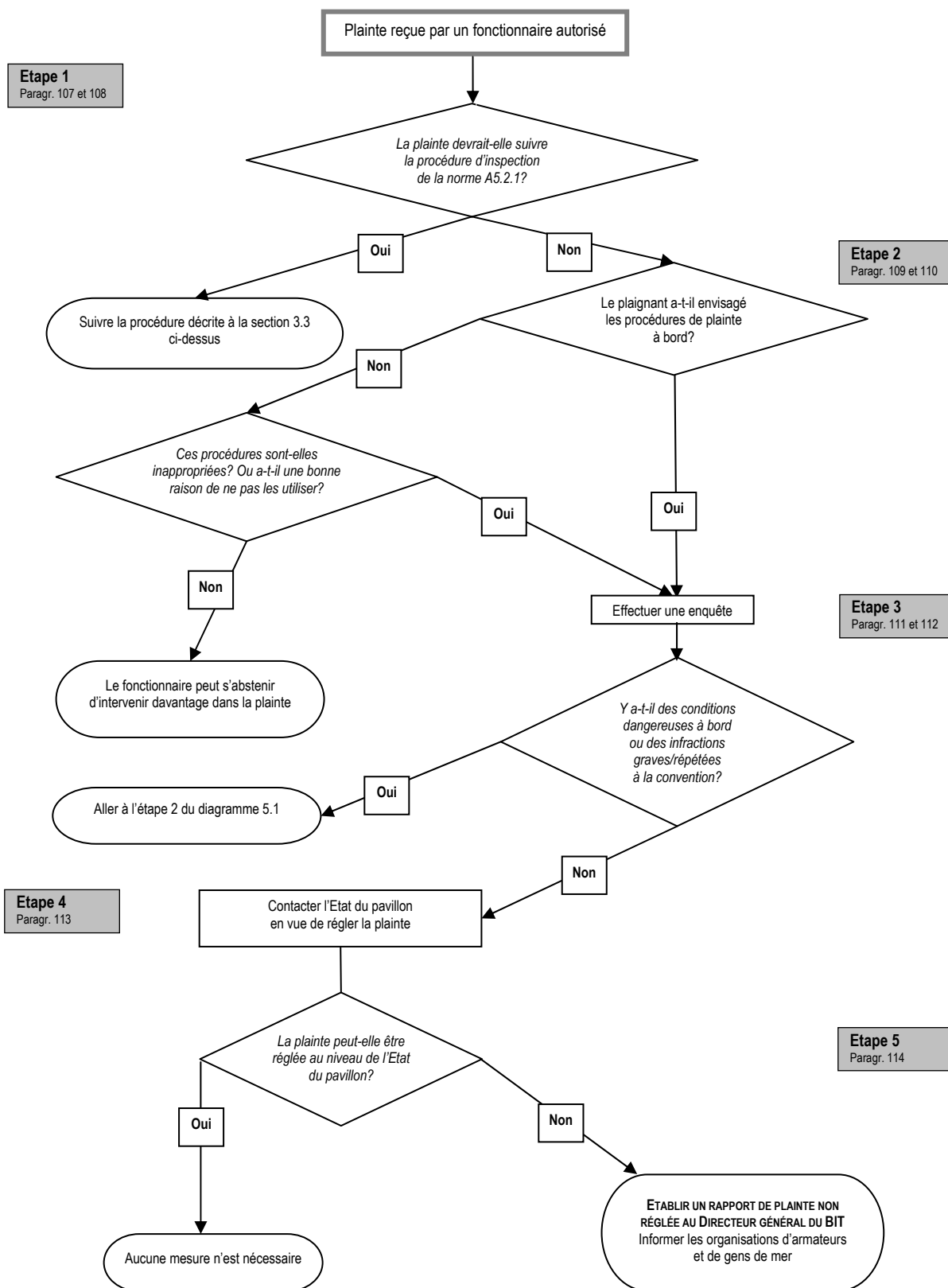
L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit également informer sans délai les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port où a eu lieu l'inspection.

Chapitre 6. Plaintes à terre des gens de mer

106. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006 (y compris les droits des gens de mer), peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé au port où le navire de ce marin fait escale, en vertu de la norme A5.2.2. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer (norme A5.2.2, paragr. 7) et la plainte doit être enregistrée par le fonctionnaire autorisé (voir le paragraphe 78 ci-dessus). Le diagramme ci-dessous précise les étapes à suivre pour le traitement des plaintes au sol, en montrant les liens avec la procédure d'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port. Pour chaque étape, les références aux paragraphes correspondants de cette section sont mentionnées.

Plaintes à terre des gens de mer

Noter les normes A5.1.4, paragraphe 10, et A5.2.2, paragraphe 6, sur la nécessité de garantir la confidentialité



Etape 1. Déterminer si la plainte devrait être traitée dans le cadre des procédures d'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port

- 107.** Si la plainte porte sur les conditions de travail et de vie à bord du navire faisant escale dans le port, et si elle est de nature générale et concerne tous les gens de mer à bord du navire ou une catégorie d'entre eux, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait envisager d'entreprendre une inspection plus approfondie, et suivre la procédure de traitement des plaintes de la section 3.3 ci-dessus (norme A5.2.2, paragr. 2; principe directeur B5.2.2, paragr. 1 et 2). Une inspection plus approfondie doit être effectuée (voir le chapitre 5, paragr. 75, ci-dessus) si les conditions de travail et de vie alléguées comme étant non conformes pourraient constituer un danger manifeste pour la sécurité, la santé et la sûreté des gens de mer ou lorsqu'il y a des raisons de croire que ces manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer).
- 108.** Pour les cas qui ne sont pas couverts par la procédure décrite à la section 3.3 ci-dessus, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ou tout autre fonctionnaire autorisé à traiter les plaintes déposées en vertu de la règle 5.2.2 devrait suivre les procédures décrites ci-dessous.

Etape 2. Vérifier si les procédures de plainte à bord ont été envisagées

- 109.** Le fonctionnaire autorisé devrait entreprendre une enquête initiale pour identifier les éléments essentiels de la plainte.
- 110.** Si la plainte concerne un cas particulier, le fonctionnaire autorisé doit, le cas échéant, chercher à encourager le règlement de la plainte à bord du navire, et l'enquête initiale devrait vérifier si les procédures de plainte à bord prévues à la règle 5.1.5 ont été envisagées (norme A5.2.2, paragr. 2 et 3). Un marin n'est pas obligé de recourir aux procédures de plainte à bord, et il peut avoir de bonnes raisons de ne pas le faire. Si ces procédures n'ont pas encore été envisagées, et que le fonctionnaire autorisé conclut, après avoir dûment tenu compte des orientations fournies par le paragraphe 3 du principe directeur B5.2.2, que ces procédures devraient d'abord être envisagées, le fonctionnaire autorisé peut s'abstenir de toute autre action relative à la plainte, excepté de suggérer au plaignant de recourir à ces procédures.

Etape 3. Effectuer une enquête

- 111.** Au cours de l'enquête relative à une plainte, le capitaine, l'armateur et toute autre personne impliquée dans la plainte devraient avoir la possibilité de faire connaître leurs vues (voir le principe directeur B5.2.2, paragr. 4).
- 112.** Si l'enquête révèle une non-conformité qui relève du paragraphe 6 *a*) ou *b*) de la norme A5.2.1 (voir le paragraphe 95 ci-dessus), il faudrait suivre la procédure décrite aux paragraphes 96 à 105 (norme A5.2.2, paragr. 4).

Etape 4. Chercher à obtenir de l'Etat du pavillon des conseils et un plan de mesures correctives

- 113.** Dans les autres cas, lorsque la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire autorisé doit aviser l'Etat du pavillon en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives (norme A5.2.2, paragr. 5). Si l'Etat du pavillon démontre qu'il est en mesure de traiter la question et dispose de procédures adéquates à cette fin, et qu'il a présenté un plan d'action acceptable, le fonctionnaire autorisé peut s'abstenir d'intervenir davantage dans le règlement de la plainte (voir le principe directeur B5.2.2, paragr. 5).

Etape 5. Rapport de plainte non réglée

- 114.** Lorsque la plainte n'a pas été réglée au niveau de l'Etat du pavillon, et qu'il n'est pas démontré que l'Etat du pavillon soit en mesure de traiter cette question (voir l'étape 4), une copie du rapport établi par le fonctionnaire autorisé doit être communiquée au Directeur général du BIT, accompagnée de toute réponse de l'Etat du pavillon reçue dans les délais prescrits. Les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port doivent également être informées. Après cette étape, l'Etat du port ne devrait plus intervenir par rapport à la plainte. Toutefois, si au cours de l'enquête sur la plainte sont apparues de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider d'effectuer une inspection plus approfondie (voir le chapitre 4, paragr. 83, ci-dessus).