
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

**Groupe de travail tripartite de haut niveau
sur les normes du travail maritime
(troisième réunion)**

Convention du travail maritime consolidée
(premier projet)

Code, partie A

Genève, 2003



ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

**Groupe de travail tripartite de haut niveau
sur les normes du travail maritime
(troisième réunion)**

Convention du travail maritime consolidée
(premier projet)

Code, partie A

Genève, 2003

Table des matières

	<i>Page</i>
CODE, PARTIE A – Dispositions obligatoires pour la mise en œuvre des réglementations de la convention de 2005 sur le travail maritime	1
Titre 1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire	2
Norme A1.1. – Age minimum	2
Norme A1.2. – Certificat médical	2
Norme A1.3. – Formation et qualifications	3
Norme A1.4. – Recrutement et placement	3
Norme A1.5. – Pièce d'identité des gens de mer	5
Titre 2. Conditions d'emploi et effectifs des navires	5
Norme A2.1. – Accord d'engagement maritime	5
Norme A2.2. – Salaires	6
Norme A2.3. – Durée du travail ou du repos et droit à un congé	6
Norme A2.4. – Rapatriement	8
Norme A2.5. – Effectifs des navires pour naviguer sans risque	10
Norme A2.6. – [Continuité de l'emploi	10
Titre 3. Logement, moyens de bien-être, alimentation et service de table	10
Norme A3.1. – Logement et moyens de bien-être à bord	10
Norme A3.2. – Alimentation et service de table	13
Titre 4. Protection de la santé, bien-être, soins médicaux et sécurité sociale ..	14
Norme A4.1. – Soins médicaux à bord des navires et à terre	14
Norme A4.2. – Responsabilité des armateurs en cas de maladie ou d'accident touchant des gens de mer, ou en cas d'autres événements malheureux	16
Norme A4.3. – Santé et sécurité et prévention des accidents	17
Norme A4.4. – Accès à des moyens de bien-être à terre	18
Norme A4.5. – Sécurité sociale	19
Titre 5. Respect et mise en application des dispositions	19
Norme A5.1. – Responsabilités de l'Etat du pavillon	19
Norme A5.2. – Responsabilités de l'Etat du port	23
Norme A5.3. – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre	25
Titre 5. Code, partie A: Annexes	27

CODE, PARTIE A

Dispositions obligatoires pour la mise en œuvre des réglementations de la convention de 2005 sur le travail maritime

1. Cette partie du code contient les dispositions obligatoires qui énoncent en détail les normes que les Membres sont tenus de respecter afin de donner à la convention son plein et entier effet. (STCW modifié, annexe 1, partie A.1)

2. En l'absence d'une norme spécifique dans le code, la réglementation applicable et tout article applicable de la convention constituent la norme.

3. Lors de l'application des normes, les Membres sont encouragés à tenir compte des principes directeurs contenus dans la partie B du code pour avoir des orientations plus détaillées sur la mise en œuvre effective de la responsabilité qui leur incombe de protéger les droits des gens de mer en matière d'emploi.

4. Les normes et principes directeurs contenus dans le présent code adoptent les cinq catégories de droits et principes figurant dans les réglementations et sont numérotés en conséquence de la façon suivante:

- Titre 1. Code, parties A et B: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire.
- Titre 2. Code, parties A et B: Conditions d'emploi et effectifs des navires.
- Titre 3. Code, parties A et B: Logement, moyens de bien-être, alimentation et service de table.
- Titre 4. Code, parties A et B: Protection de la santé, bien-être, soins médicaux et sécurité sociale.
- Titre 5. Code, parties A et B: Respect et mise en application des dispositions.

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

Norme A1.1. – Age minimum

1. L'emploi de toute personne de moins de 16 ans à bord d'un navire couvert par la présente convention est interdit.

2. Le travail de nuit de marins âgés de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de cette norme, le terme «nuit» signifie neuf heures consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et 5 heures du matin. (C180A6 modifié)

3. Une exception à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être faite par l'autorité compétente quand la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les marins visés par l'exception travaillent la nuit et quand l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que le travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.

4. L'emploi de marins âgés de moins de 18 ans à un travail qui est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité est interdit. (C138A3/1 modifié) Les types d'emplois ou de travail jugés «dangereux» seront déterminés par des normes figurant dans la législation ou la réglementation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. (C138A3/2 modifié)

Norme A1.2. – Certificat médical

1. L'autorité compétente exigera qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les marins détiennent un certificat valide attestant leur aptitude physique au travail auquel ils doivent être employés en mer. Ce certificat doit être délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne habilitée par l'autorité compétente à délivrer de tels certificats. (C73A3/1 modifié)

2. L'autorité compétente peut faire des exceptions pour un seul voyage dans les cas d'urgence. (C73A6 modifié)

3. Pour faire en sorte que le certificat médical reflète véritablement l'état de santé du marin, eu égard à [son âge et à] la nature du travail à exécuter, l'autorité compétente déterminera, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, la nature de l'examen médical ainsi que les garanties contre tout refus injustifié du certificat, (C73A8) compte dûment tenu des Directives relatives aux examens et certificats médicaux mentionnées dans la partie B du code. (C73A4/1 modifié)

4. Si les fonctions du marin le justifient, un certificat médical obligatoire délivré conformément aux exigences de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle qu'amendée, sera accepté par l'autorité compétente, aux fins de la réglementation 1.2.

5. Un certificat médical restera valide pendant une période ne dépassant pas deux années (C73A5/1) à moins que le marin ne soit âgé de moins de 18 ans, auquel cas la période maximale de validité sera d'un an. (C16A2)

6. Un certificat se rapportant à la perception des couleurs restera valide pendant une période ne dépassant pas six années. Une période plus courte sera prescrite, s'il y a lieu, en raison de la nature des tâches que les marins visés auront à exécuter ou, s'il y a lieu, en vertu de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée. (C73A5/2 modifié)

7. Si la période de validité du certificat expire au cours d'un voyage, le certificat restera valide jusqu'à la fin du voyage. (C74A5/3)

Norme A1.3. – Formation et qualifications

1. Tous les marins sont tenus [d'avoir reçu une formation de base leur permettant de se familiariser avec les questions de sécurité, tel que l'exige le Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets de veille adopté par l'Organisation maritime internationale ou] de détenir un certificat ou autre attestation établissant qu'ils ont suivi une formation ou des cours appropriés dans des domaines liés à la sécurité de base à bord des navires et aux situations d'urgence avant de commencer à travailler à bord d'un navire.

2. En ce qui concerne les marins qui exercent les fonctions de capitaine ou patron, d'officier de pont chef de quart, de chef mécanicien et d'officier mécanicien chef de quart, de matelot de pont ou de mécanicien prenant le quart, tout Membre doit s'acquitter de ses obligations en vertu de la réglementation 1.3 de la présente convention en acceptant et en appliquant les dispositions pertinentes de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle qu'amendée.

3. Un marin qui doit être engagé comme matelot qualifié ou comme cuisinier de navire doit être qualifié et considéré comme compétent pour accomplir ces tâches conformément aux exigences énoncées en détail dans la législation du Membre concerné. Au moment d'évaluer la capacité d'un marin d'accomplir cette tâche, l'autorité compétente tiendra pleinement compte des principes directeurs concernant les qualifications qui figurent dans la partie B du présent code.

4. L'autorité compétente doit, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, fixer des objectifs clairs en matière d'orientation professionnelle, d'éducation et de formation professionnelle des gens de mer, dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation permanente, en tenant dûment compte des orientations énoncées à l'annexe B-I du présent code.

Norme A1.4. – Recrutement et placement

1. Tout Membre doit, par voie de législation et de réglementation:

- a) décider si et dans quelles conditions les services de recrutement et de placement peuvent placer ou recruter des gens de mer à l'étranger;
- b) s'assurer que la direction et le personnel des services de recrutement et de placement pour les gens de mer sont des personnes convenablement formées et ayant une connaissance adéquate du secteur maritime;
- c) spécifier, en tenant dûment compte du respect dû à la vie privée et de la nécessité de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les

renseignements personnels sur les gens de mer peuvent être traités par les services de recrutement et de placement, y compris aux fins de collecte, de conservation, de recoupement ou de communication à des tiers;

- d) interdire aux services de recrutement et de placement d'avoir recours à des moyens, des procédures ou des listes destinés à empêcher ou à dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi;
- e) s'assurer qu'aucun honoraire ou autres frais destinés au recrutement ou à l'emploi des gens de mer ne sont, directement ou indirectement, en totalité ou en partie, à la charge de ceux-ci; à cette fin, les coûts afférents aux examens médicaux nationaux obligatoires, à des certificats, à un document personnel de voyage et au livret professionnel national ne seront pas considérés comme «honoraires ou autres frais destinés au recrutement»;
- f) exiger que tous les services de recrutement et de placement tiennent, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire; (C179A5/1)
- g) exiger que tous les services de recrutement et de placement s'assurent que tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'exercice des emplois considérés, que les accords d'engagement maritime sont conformes à la législation et aux conventions collectives applicables;
- h) exiger que tous les services de recrutement et de placement s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés de leurs droits et obligations en vertu de leur accord d'engagement maritime; (C179A5)
- i) obliger les services de recrutement et de placement à prendre des dispositions pour s'assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que l'employeur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger;
- j) exiger que toute plainte afférente aux activités d'un service de recrutement et de placement fasse l'objet par ce dernier d'un examen et d'une réponse et, lorsqu'elle n'est pas résolue, soit portée à la connaissance de l'autorité compétente (C179A6/2) et, si des plaintes concernant les conditions de travail ou de vie à bord des navires sont portées à l'attention des services de recrutement et de placement, ces derniers transmettent lesdites plaintes à l'autorité dont elles relèvent; (C179A6/3)
- k) veiller à ce qu'un système de protection, sous forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, soit établi pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement n'a pas rempli ses obligations à leur égard; (C179A4/2)
- l) fixer les conditions dans lesquelles la licence, l'agrément ou toute autre autorisation peuvent être suspendus ou retirés en cas d'infraction à la législation pertinente;
- m) dans le cas d'un système de réglementation autre qu'un système de licence ou d'agrément, préciser les conditions dans lesquelles les services de recrutement et de placement peuvent exercer leur activité, ainsi que les sanctions applicables en cas de violation de ces conditions. (C179A4/1)

2. Lorsque des services privés de recrutement et de placement ont été établis ou doivent l'être, ils ne pourront exercer leur activité sur le territoire d'un Membre qu'en vertu d'un système de licence, d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système devra être établi, maintenu, modifié ou changé seulement après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer. La prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement ne devra pas être encouragée. (C179A2/2)

3. L'autorité compétente devra superviser et contrôler étroitement tous les services de recrutement et de placement opérant sur le territoire et veiller à ce que les licences, agréments ou toute autre autorisation soient accordés ou renouvelés seulement après vérification que les services de recrutement et de placement concernés remplissent les conditions prévues par la législation nationale. Pour régir et superviser les services de recrutement et de placement, tout Membre devra tenir pleinement compte des principes directeurs figurant dans la partie B du présent code.

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

5. Rien dans les dispositions de la présente norme n'est censé affecter les obligations et la responsabilité des armateurs. (C179A5/3)

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

(à développer)

Titre 2. Conditions d'emploi et effectifs des navires

Norme A2.1. – Accord d'engagement maritime

1. Les Membres doivent adopter une législation prévoyant ce qui suit:

- a) l'accord d'engagement maritime est signé par l'autre employeur, l'armateur ou un représentant, et par le marin. Des facilités raisonnables doivent être accordées aux marins ainsi qu'à leurs conseillers pour examiner l'accord avant que celui-ci soit signé; (C22A3/1 modifié)
- b) l'accord ne doit contenir aucune disposition contraire aux normes de la présente convention; (C22A3/5 modifié)
- c) des mesures doivent être prises pour que les marins, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations. Lorsque l'accord d'engagement maritime n'a pas été établi en anglais, un accord type en anglais doit être tenu à disposition (à l'exception des navires affectés seulement à des trajets domestiques); (C22 modifié)
- d) toutes autres formalités et garanties jugées nécessaires pour que l'accord d'engagement maritime soit conclu librement et que les deux parties soient informées de leurs droits et responsabilités. (C22A3/6 modifié)

2. La législation doit indiquer les mentions à inclure dans tous les accords d'engagement maritime, ainsi que les points essentiels dont les parties doivent convenir. (C22A6/3 modifié)

3. Le délai de préavis nécessaire pour dénoncer l'accord d'engagement maritime doit être au minimum de [24 heures]. Le préavis doit être donné par écrit. Ce délai de préavis n'est pas obligatoire dans certains cas reconnus dans la présente convention ou dans la législation nationale, par exemple lorsque le navire n'est pas en état de naviguer. Dans ces cas, l'une ou l'autre partie peut immédiatement mettre un terme à la relation de travail. (C22A9/1 modifié)

4. Tout marin doit recevoir un document contenant la mention de ses services à bord du navire. Ce document ne peut contenir aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication sur ses salaires. (C22A5/2 modifié) La législation nationale doit déterminer la forme de ce document, les mentions qui doivent y figurer et les conditions dans lesquelles il doit être établi. (C22A5/1)

Norme A2.2. – Salaires

Les Membres doivent prendre les mesures nécessaires pour garantir que les marins puissent faire parvenir leurs gains à leur famille. (nouveau)

Norme A2.3. – Durée du travail ou du repos et droit à un congé

A2.3.1. Durée du travail ou du repos

1. Les Membres doivent adopter une législation qui fixera soit le nombre maximum d'heures de travail que le marin doit effectuer dans une période donnée, soit le nombre minimum d'heures de repos qui doit lui être accordé dans une période donnée. (C180A3 modifié)

2. Aux fins de la présente norme:

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

3. La norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant, rien n'empêche le Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective, ou un accord d'engagement maritime, qui, en fonction de la nature des tâches à effectuer, fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme. (C180A4 modifié)

4. [Pour définir les normes nationales, les Membres doivent prendre en compte les dangers qu'entraînent les conditions de travail exténuantes des marins dont les tâches ont une incidence sur la sûreté de la navigation et sur la sûreté et la sécurité du fonctionnement du navire. (nouveau)]

5. En fonction des situations d'urgence ou de la nature spécifique des tâches à effectuer, et compte tenu des dispositions du Titre 1 sur la santé des jeunes marins, les Membres doivent établir ce qui suit:

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

6. Chaque Membre doit exiger que, dans les navires qui battent son pavillon, soit affiché le programme de l'organisation du travail à bord qui indiquera, entre autres, pour chaque fonction au moins: le programme du service à la mer et au port, et le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrits par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans l'Etat du pavillon. (C180A5/7 modifié)

7. Le programme et la législation et la convention collective applicables doivent être établis selon un modèle normalisé et affichés à un endroit facilement accessible aux marins et aux fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale. Le programme doit être établi dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en langue anglaise. (C180A5 modifié)

8. Les Membres doivent prévoir que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins seront tenus pour veiller au respect des présentes normes. Le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin. (C180A8/1) Les modalités et le modèle des états de service du marin à bord, y compris les intervalles auxquels les informations doivent y être apportées, doivent tenir compte des principes directeurs qui figurent à la partie B du présent code.

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

10. Rien dans la présente norme n'est censé affecter le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine

pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate. (C180A7)

A2.3.2. Congé annuel

1. Les Membres doivent adopter une législation qui déterminera les normes minima de congé annuel applicables aux gens de mer. Ces normes ne doivent en aucun cas être inférieures à celles qui s'appliquent aux travailleurs à terre. (C146A3 modifié) Elles doivent garantir le droit des marins, en principe, de prendre leurs congés annuels dans un lieu avec lequel ils ont des attaches substantielles. (d'après C146A10/2)

2. Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul au moins équivalent, les congés payés annuels doivent être calculés sur la base d'une période minimale de trente jours civils pour une année de service. Le niveau de rémunération du congé doit être celui de la rémunération normale du marin versée avant le congé, sauf disposition contraire de la législation nationale ou de l'accord d'engagement maritime applicable. (C146 modifié) Dans le cas de marins occupés pour des périodes de moins d'un an, ou de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé doit être calculée au prorata. (C146 modifié)

3. Le mode de calcul de la période de service doit être fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays. A cet égard, les absences du travail pour des motifs acceptés ou des raisons justifiées, ainsi que les absences pour des motifs indépendants de la volonté du marin, ne seront pas comptées comme congé annuel. Il devra être tenu pleinement compte des orientations fournies à la partie B du présent code. (C146A5&6)

4. L'époque à laquelle le congé sera pris sera déterminée par l'armateur ou l'autre employeur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire, par voie de convention collective, de sentences arbitrales ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale, compte étant pleinement tenu des orientations fournies à la partie B du présent code. (C146A10/1 modifié)

5. L'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays peuvent prévoir que le congé annuel dû soit remplacé par un paiement en espèces au moins équivalent à la rémunération à laquelle le marin a normalement droit au titre du paragraphe 2. Tout accord portant sur l'abandon du droit à un congé payé annuel minimum prévu dans la présente norme, ou sur la renonciation à ce droit, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, sera interdit. (C146 modifié)

Norme A2.4. – Rapatriement

1. Les Membres doivent adopter une législation prévoyant le droit du marin d'être rapatrié dans les cas suivants:

- a) lorsque l'accord d'engagement maritime expire à l'étranger;
- b) lorsque l'accord d'engagement maritime expire ou qu'il y est mis un terme:

-
- i) par l'armateur, ou
 - ii) par le marin pour des raisons justifiées; et
- c) lorsque le marin n'est plus en mesure de réaliser les tâches prévues par l'accord d'engagement maritime ou qu'il n'est pas censé les réaliser dans des cas spécifiés. (C166A2/1 modifié)

2. La législation nationale ou les conventions collectives doivent prévoir:

- a) les cas dans lesquels le marin a le droit d'être rapatrié, conformément au paragraphe 1 b) et c) ci-dessus;
- b) la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois. (C166A2/2)

3. Les Membres doivent déterminer, par voie de législation nationale, les destinations vers lesquelles les marins peuvent être rapatriés. (C166A3/1) Ces destinations doivent comprendre le pays avec lesquels les marins seront réputés avoir des attaches substantielles. (C166A3/2)

4. Les Membres doivent prévoir que l'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien sera le mode normal de transport. (C166A4/1 modifié)

5. Tout marin devant être rapatrié doit être en mesure d'obtenir son passeport et toute autre pièce d'identité aux fins du rapatriement. (C166A6)

6. Les frais de rapatriement seront pris en charge par l'armateur. (C166A4/2) Toutefois, quand le rapatriement a eu lieu parce que le marin concerné a été reconnu coupable, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives, d'un manquement grave aux obligations de son emploi, aucune disposition du présent code ne fait obstacle au droit de recouvrer, totalement ou partiellement, les frais de rapatriement auprès du marin, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives. (C166A4/3)

7. Les frais à la charge de l'armateur doivent inclure au moins le voyage, la nourriture et le logement, ainsi que le traitement ou les services médicaux nécessaires pendant le voyage.

8. Les Membres doivent interdire à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur sa rémunération ou ses autres droits, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 6. (C166A4/5)

9. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer auprès de l'employeur du marin le coût du rapatriement de ce dernier s'il n'est pas employé par lui. (C166A4/6)

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

- a) l'autorité compétente de l'Etat Membre dont le navire bat le pavillon doit organiser le rapatriement du marin et en assumer les frais; si elle omet de le faire, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont

il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'Etat Membre dont le navire bat le pavillon;

- b) le Membre dont le navire bat le pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;
- c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 6 ci-dessus. (C166A5)

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

12. Le texte de la présente norme doit être à la disposition des marins à bord dans une langue appropriée. (C166A12)

Norme A2.5. – Effectifs des navires pour naviguer sans risque

1. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente. (C180A11/1)

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée du travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue. (C180A11/2)

Norme A2.6. – [Continuité de l'emploi

1. Les Membres doivent avoir une politique nationale propre à encourager tous les milieux intéressés à assurer aux gens de mer qualifiés, dans la mesure du possible, un emploi continu et régulier et, ce faisant, à fournir aux armateurs une main-d'œuvre stable et compétente. (C145A2/1)

2. Tous les efforts doivent être faits pour assurer aux gens de mer soit un minimum de périodes d'emploi, soit un minimum de revenu ou une allocation en numéraire dont l'ampleur et la nature dépendront de la situation économique et sociale du pays. (C145A2/2)]

Titre 3. Logement, moyens de bien-être, alimentation et service de table

Norme A3.1. – Logement et moyens de bien-être à bord

1. Chaque Membre adoptera une législation et une réglementation tendant à imposer aux navires battant leur pavillon le respect de normes minimales relatives au caractère sûr et décent du logement et des moyens de bien-être offerts aux gens de mer qui doivent vivre à bord, ainsi qu'à soumettre ces navires à des inspections visant à garantir le respect initial et permanent de ces normes.

2. Dans l'élaboration et l'application de la législation et de la réglementation susvisées, l'autorité compétente consultera les organisations compétentes d'armateurs et de gens de mer (C92A3 modifié) et tiendra pleinement compte des orientations figurant à la partie B du présent code.

3. Les inspections prévues au titre 5 de la présente convention seront effectuées lorsque:

- a) il sera procédé à la première immatriculation ou à une nouvelle immatriculation du navire;
- b) le logement de l'équipage aura été modifié d'une manière importante.

4. L'autorité compétente veillera particulièrement à appliquer les normes de la présente convention relative à:

- a) la taille des [locaux principaux];
- b) le chauffage et la ventilation;
- c) les bruits et les vibrations;
- d) les installations sanitaires;
- e) l'éclairage.

5. L'autorité compétente de chaque Membre veillera à ce que les navires observent les normes minimales suivantes en matière de logement et de moyens de bien-être à bord:

- a) dans tous les locaux destinés aux gens de mer, l'espace libre est suffisant pour permettre une entière liberté de circulation (C133 modifié) et il n'y a pas d'ouverture directe reliant les postes de couchage avec les compartiments affectés à la cargaison, les salles des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes;
- b) les cloisons séparant ces locaux des postes de couchage, ainsi que les cloisons extérieures de celles-ci, sont convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et elles sont imperméables à l'eau et aux gaz, (C92A6/2) les mesures de prévention contre l'incendie sont conformes à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et à tous recueils de directives pratiques adoptés en application de cette convention; (modifié, remplace C92A6/8)
- c) les logements sont convenablement isolés, (C92A6/3, 5, 6) les matériaux utilisés pour construire les cloisons internes, les panneaux et les vaigrages, les sols et les raccordements sont adaptés à leur usage et sont propices à un environnement sain; (C92A6/4, 7, 8, 9, 11, 12) sont bien éclairés et permettent un écoulement suffisant; (C92A6/13)
- d) les postes de couchage et les réfectoires sont convenablement ventilés, (C92A7/1 modifié) une installation de chauffage satisfaisante fournit la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement dans les climats tropicaux, (C92A8/1) et tous les navires [de 1 000 tonneaux de jauge brute ou plus], à l'exception de ceux qui naviguent exclusivement dans les climats tempérés, sont équipés d'un système de climatisation des locaux des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines; (R140P1)
- e) à bord des navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques, les hublots, ouvertures de ventilation et portes donnant sur un pont ouvert sont équipés de moustiquaires; (C92A15/3)

-
- f)* les postes de couchage sont suffisamment grands (C133A11/1) et sont aménagés et meublés de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue; (C92A10/21)
- g)* des cabines individuelles (C133A8) sont fournies aux gens de mer (C133A5) dans la mesure où cela est praticable et raisonnable, chaque marin ayant droit en toute circonstance à une couchette (C92A10/12 modifié) [hommes et femmes disposeront de postes de couchage séparés (nouveau)];
- h)* les postes de couchage sont situés au-dessus de la ligne de charge, sauf:
- i)* dans des cas exceptionnels où ils peuvent être installés à l'avant du navire, mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage, lorsque tout autre emplacement ne serait pas raisonnable ou pratique en raison du type de navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné; (C92A10/1&2)
 - ii)* sur les navires à passagers, ils peuvent être situés au-dessous de la ligne de charge, mais en aucun cas immédiatement au-dessous des coursives de service; (C92A10/3)
- i)* tous les gens de mer disposent d'un accès commode sur le bateau à des installations sanitaires répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant fournies au moins pour les hommes et pour les femmes; (C92A13/1, C133A8/1)
- j)* les réfectoires, séparés des postes de couchage et situés aussi près que possible de la cuisine, (C92A11/8) sont d'une taille et d'un confort suffisants et sont convenablement meublés et aménagés (y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps), compte tenu du nombre des gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné; (C133A6/1&2, A11/9&10)
- k)* tous les navires ont un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert auxquels les membres de l'équipage ont accès en dehors des heures de service; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre des gens de mer à bord; (C92A12/1 modifié)
- l)* l'équipage dispose d'installations de récréation et de blanchisserie convenablement situées et meublées; (C133A7/1, C133A8/6 modifiés)
- m)* les navires [de 1 600 tonneaux de jauge brute ou plus] disposent d'installations sanitaires séparées aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste central de commande de cette salle; (C133A9/1)
- n)* les navires [de 3 000 tonneaux de jauge brute ou plus] disposent de bureaux séparés pour le service du pont et pour celui des machines; (C92A15/2)
- o)* les dispositions voulues sont prises pour réduire les bruits excessifs et nocifs à bord et en protéger les gens de mer. (R141/1/2 modifié)

6. Tout Membre veillera à ce que les moyens et services de bien-être sur tout navire battant son pavillon soient accessibles à tous les gens de mer se trouvant à bord. (C163A4) Le maximum sera fait pour fournir des moyens et services du type

indiqué dans les dispositions applicables de la partie B du présent code. Les moyens et services de bien-être seront réexaminés fréquemment afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et de l'exploitation ou de toute autre nouveauté intervenue dans le secteur des transports maritimes. (C163A5)

7. Conformément aux procédures prévues au titre 5 de la présente convention en matière de respect permanent des dispositions, l'autorité compétente exigera que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, de façon à veiller à ce que le logement de l'équipage soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et satisfasse à des conditions d'habitabilité convenables. (C92A6/10 modifié, C92A17/1) Les résultats de chaque inspection seront consignés par écrit. (C92A17/2 modifié)

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

Norme A3.2. – Alimentation et service de table

1. Les Membres adopteront une législation et une réglementation visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation ainsi que le service de table concernant les repas servis à l'équipage des navires qui battent leur pavillon.

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

- a) un approvisionnement en vivres et en eau satisfaisant, compte tenu du nombre des gens de mer à bord et des exigences religieuses et culturelles de ceux-ci en matière alimentaire, ainsi que de la durée et du caractère de la traversée, quant à la quantité, à la valeur nutritive, à la qualité et à la variété;
- b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs qui soient préparés et servis dans des conditions d'hygiène; (C68A5/2)
- c) le personnel de cuisine et de table est convenablement formé et qualifié.

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

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

4. Ces inspections feront l'objet d'un compte rendu intégral qui pourra être consulté par les inspecteurs du pavillon et les responsables autorisés des ports.

5. Par ailleurs, les responsables de l'autorité compétente accorderont une attention particulière:

- a) aux aptitudes professionnelles des membres du personnel de cuisine et de table pour lesquels des qualifications déterminées sont exigées par la législation ou la réglementation; (C68A6)
- b) aux réclamations des gens de mer relatives au non-respect des normes minimales prévues par la législation nationale ou la présente convention.

6. L'autorité compétente élaborera du matériel didactique et diffusera des informations à bord, en tenant compte des directives de la Partie B du présent code, sur les méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants. (C68A2)

7. L'autorité compétente exercera son activité en coopération étroite avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et avec les autorités nationales ou locales qui s'occupent des questions d'alimentation et de santé; elle pourra, en cas de besoin, recourir aux services des autorités susmentionnées. (C68A3/1)

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

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

1. Les Membres doivent adopter une législation visant à:

- a) assurer l'application aux gens de mer de toute disposition générale relative à la protection de la santé et aux soins médicaux qui intéressent les gens de mer pendant leur service, ainsi que de toute disposition spéciale relative au travail à bord; (C164A4 a))
- b) assurer aux gens de mer, tant en mer qu'à terre, une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide des gens de mer aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales; (C164A4 b))
- c) garantir aux gens de mer le droit à des visites médicales sans délai chez des médecins qualifiés dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable; (C164A4 c) modifié)
- d) assurer que, conformément à la législation et à la pratique nationales, les services de soins médicaux et de protection de la santé des marins à bord leur sont fournis gratuitement; (C164A4 d))
- e) ne pas se limiter au traitement des gens de mer malades ou blessés, mais comprendre également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire. (C164A4 e))

2. Une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales doit être prévue à bord de tout navire de plus de [500 tonneaux] embarquant [15] marins [ou plus] et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours. (C164A11/9) L'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. (C164A11/1) Pour approuver l'installation d'une infirmerie à bord, l'autorité compétente devra:

- a) s'assurer que, par tous les temps, l'infirmerie est facile d'accès, que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires; (C164A11/4&5) et
- b) tenir pleinement compte des instructions contenues dans la partie B du présent code.

3. Tout navire qui embarque [100] marins [ou davantage] et effectue normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit avoir parmi les membres de l'équipage un médecin qualifié chargé des soins médicaux. (C164A8/1) La législation nationale doit déterminer, compte tenu notamment de facteurs tels que la durée, la nature et les conditions de voyage et le nombre des marins, quels autres navires doivent avoir un médecin dans leur équipage. (C164A8/2)

4. Les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter dans leurs équipages au moins une personne qui a été formée et est qualifiée pour administrer des soins médicaux à bord. (C164A9/1) Les personnes chargées d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès des cours de formation élémentaire pour administrer les soins de premiers secours et faire bon usage des conseils médicaux d'un spécialiste. Pour les navires de tonnage supérieur ou les navires voyageant hors de portée d'une assistance médicale ou de services médicaux qualifiés, le cours doit également couvrir la formation pratique aux techniques d'urgence et de survie ainsi qu'aux soins médicaux classiques. (C164A9/2) Ce cours doit être agréé par l'autorité compétente, compte dûment tenu de la partie B du code.

5. En plus de la personne chargée des soins médicaux à bord, des marins désignés doivent recevoir une formation élémentaire en soins médicaux, leur permettant de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accidents ou de maladies susceptibles de survenir à bord d'un navire. (C164A9/6)

6. Tout navire doit avoir une pharmacie de bord, du matériel médical et un guide médical, dont les spécifications doivent être prescrites par l'autorité compétente compte tenu du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes pertinentes recommandées au plan international. (C164A5/3)

7. La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord doivent être entretenus de façon adéquate et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui veilleront au contrôle des étiquettes, des dates de péremption et des conditions de conservation de tous les médicaments, et s'assureront du fonctionnement conforme de tous les équipements. (C164A5/4) Pour adopter ou réviser le guide médical de bord en usage dans le pays, l'autorité compétente doit tenir compte des recommandations internationales en la matière, y compris l'édition la plus récente du Guide médical international de bord et du Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses. (C164A6/3)

8. Lorsqu'une cargaison classée dangereuse ne figure pas dans l'édition la plus récente du Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses, publié par l'Organisation maritime internationale, l'information nécessaire sur la nature des substances, les risques encourus, les équipements de protection individuelle nécessaires, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques doit être communiquée au capitaine, aux marins et aux autres personnes intéressées. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle doivent se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées. (C164A5/6)

9. L'autorité compétente doit assurer, au moyen d'arrangements préalables, que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer à toute heure du jour ou de la nuit. (C164A7/1) Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, doivent être assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit le territoire dans lequel ils sont immatriculés. (C164A7/2)

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

11. Il doit y avoir à bord un modèle de rapport médical, spécialement conçu pour faciliter l'échange d'informations médicales et d'informations connexes concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident. (C164A12/2)

*Norme A4.2. – Responsabilité des armateurs en cas de maladie
ou d'accident touchant des gens de mer,
ou en cas d'autres événements malheureux*

1. Chaque Membre doit adopter une législation disposant que les armateurs des bateaux immatriculés dans leur pays sont responsables des soins médicaux et de la prise en charge médicale des gens de mer, conformément aux normes minimales suivantes:

- a) les frais de maladie ou d'accident des marins survenus entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés à l'expiration de l'engagement sont à la charge des armateurs qui les emploient;
- b) [la couverture d'assurance requise pour garantir une indemnité en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des marins, survenu entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés à l'expiration de l'engagement, est à la charge de l'armateur; (nouveau)]

c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement, jusqu'à guérison du marin malade ou blessé, ou jusqu'à constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité;

d) les frais afférents à un décès résultant d'une telle maladie ou d'un tel accident, (C55A2/1) sont à la charge de l'armateur, ainsi que les frais d'inhumation si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre, alors que le défunt pouvait bénéficier de prestations médicales aux frais de l'armateur. (C55A7/1)

2. La législation nationale peut prévoir que l'assistance à la charge de l'armateur sera limitée à une période qui ne pourra être inférieure à [12 semaines] [16 semaines] à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie. (C55A4/2)

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

a) tant que le malade ou le blessé demeure à bord (C55A5/1) ou est débarqué en cours de route sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat Membre, la totalité du salaire; (C165A14)

b) la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoit la législation nationale, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à guérison ou (si l'éventualité se présente plus tôt) aussi longtemps qu'il a droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre compétent. (C55A5/1 modifié; C165A15)

4. La législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur quant au paiement de la totalité ou d'une partie du salaire à un marin débarqué à une période qui ne pourra être inférieure à [12] semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie. (C55A5/2; C165A14&15)

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

a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire;

b) un accident ou une maladie imputable à un acte intentionnel, ou à une faute intentionnelle ou à l'inconduite du malade, du blessé ou du défunt;

c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

6. Les Membres doivent exiger que, en cas de perte par naufrage d'un navire quelconque, l'armateur devra payer à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte par naufrage du navire. (C8A2/1)

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

Norme A4.3. – Santé et sécurité et prévention des accidents

1. Les Membres doivent adopter une législation ou d'autres mesures concernant:

-
- a) la prévention d'accidents du travail à bord du navire, notamment des dispositions relatives à la formation en matière de santé et de sécurité au travail;
 - b) des programmes de prévention de tels accidents, associant toutes les parties concernées à leur mise en œuvre;
 - c) les conditions applicables à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à la déclaration de tels accidents.

2. Ces dispositions devront couvrir tous les aspects relatifs à la prévention des accidents du travail qui sont susceptibles d'être appliqués au travail des gens de mer, en particulier celles qui sont propres à l'exercice du métier de marin. (C134A4/2) Ces dispositions devront indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de les observer, (C134A5/1) avec une attention particulière pour la santé et la sécurité des marins de moins de 18 ans.

3. L'autorité compétente doit veiller à ce que les accidents du travail fassent l'objet de rapports appropriés et à ce que des statistiques détaillées sur ces accidents soient établies, analysées et publiées et, le cas échéant, fassent l'objet de recherches sur l'évolution générale en matière d'accidents de cette nature ainsi que sur les risques qui seraient révélés. (C134A2&3) Tous les accidents du travail graves doivent faire l'objet d'une enquête. (C134A2)

4. Toutes mesures appropriées devront être prises, par exemple au moyen de notices officielles contenant les instructions nécessaires, pour attirer l'attention des gens de mer sur des risques particuliers. (C134A9/2)

5. Pour l'application de cette norme, il sera tenu pleinement compte des indications fournies dans les principes directeurs de la partie B du présent code. (C134A2/1)

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

1. Les Membres s'engagent à veiller à ce que des moyens et services de bien-être soient fournis dans les ports appropriés du pays à tous les gens de mer quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale, et quel que soit l'Etat où est immatriculé le navire à bord duquel ils sont employés. (C163A3/1 modifié)

2. Tout Membre doit déterminer, après consultation des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, s'il en existe, quels sont les ports appropriés aux fins du paragraphe 1 ci-dessus. (C163A3/2)

3. Il sera accordé toute l'attention nécessaire à la fourniture de moyens et de services tels qu'indiqués dans les dispositions pertinentes de la partie B du présent code.

4. Les moyens et services de bien-être doivent être réexaminés fréquemment afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et de l'exploitation, ou de toute autre nouveauté dans l'industrie des transports maritimes. (C163A5)

Norme A4.5. – Sécurité sociale

A4.5.1. Principes généraux

1. Les branches de sécurité sociale à prendre en considération en vue d'une couverture complète conformément à la réglementation 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les pensions ou caisses de prévoyance, les prestations en cas d'accident de travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants.

2. Les Membres devront coopérer les uns avec les autres pour garantir aux gens de mer et à leurs familles une sécurité sociale adéquate.

3. En principe, la protection accordée aux gens de mer dans leur pays de résidence ne devra pas être moins favorable que celle dont bénéficient les travailleurs à terre dans la branche de sécurité sociale concernée. (C165A7)

4. En vue d'éviter les conflits de lois, la législation applicable en ce qui concerne les gens de mer qui relèvent ou ont relevé de la législation d'un ou de plusieurs Membres est déterminée par les Membres concernés conformément aux règles suivantes:

- a) les gens de mer sont soumis à la législation d'un seul Membre;
- b) en principe, cette législation est:
 - i) la législation du Membre sur le territoire duquel les gens de mer concernés résident, ou
 - ii) la législation du Membre dont le navire bat pavillon;
- c) les Membres concernés peuvent, toutefois, déterminer d'un commun accord d'autres règles pour définir la législation applicable aux gens de mer, dans l'intérêt des personnes concernées; (C165A17+A16)
- d) les Membres coopèrent, comme il convient, à la mise en œuvre de systèmes de conservation des droits en cours d'acquisition; (C165A21)
- e) des procédures équitables et efficaces sont établies pour le règlement des différends.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Aux fins du présent titre, les termes «conditions d'emploi et arrangements relatifs à la vie à bord» se réfèrent aux aspects à prendre en compte par l'Etat du pavillon pour la certification et l'inspection dont il a la responsabilité, qui sont énumérés à l'annexe A-I. (C178A1/7 modifié)

Norme A5.1. – Responsabilités de l'Etat du pavillon

A5.1.1. Principes généraux

A5.1.2. Certificats et documents de conformité

1. La forme et le contenu généraux du certificat de conformité devant être délivré par l'Etat du pavillon, conformément au paragraphe 1 de la

réglementation 5.1.2, et du document de conformité visé au paragraphe 2 de ladite réglementation doivent être identiques pour tous les navires qui battent le pavillon du Membre concerné. Les Membres tiendront pleinement compte des indications données quant à la forme de ces documents à l'annexe B-II au présent code.

2. Le certificat de conformité, complété par le document de conformité, attestera sauf preuve contraire que le navire a été dûment inspecté et que les prescriptions de la présente convention concernant les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie à bord ont été suivies dans la mesure certifiée. La liste des aspects qui doivent être contrôlés lors de l'inspection et qui doivent donner satisfaction avant qu'un certificat ne soit délivré figure à l'annexe A-I.

3. Le modèle de document de conformité détaillé prévu au paragraphe 2 de la réglementation 5.1.2 sera élaboré par chaque Membre après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer sur son territoire. Le document de conformité devant être conservé à bord de tout navire sera basé sur ce modèle et aura été approuvé par l'autorité compétente du Membre concerné.

4. Compte tenu des orientations données dans la partie B du présent code, le document de conformité devra:

- a) énoncer les prescriptions nationales concernant les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie à bord qui doivent être respectées (dans la mesure où elles sont applicables au navire considéré) sur tous les navires battant le pavillon du Membre, ainsi que les références précises de la législation pertinente de ce Membre, et préciser toutes dispositions de cette législation qui établissent des prescriptions équivalentes en substance à celles de la présente convention;
- b) énoncer toutes prescriptions supplémentaires spécifiques à certains navires en ce qui concerne les conditions à bord visées;
- c) indiquer précisément comment les prescriptions doivent être observées sur le navire considéré, lorsque cela ne découle pas clairement de l'énoncé des prescriptions;
- d) fournir une description exhaustive des procédures ou des règles, incluant éventuellement la tenue de registres, qui doivent être suivies à bord du navire pour assurer le respect continu des prescriptions d'une inspection à l'autre.

5. Si la langue officielle de l'Etat du pavillon n'est pas l'anglais, une traduction en anglais du document de conformité doit également être fournie.

6. Lorsque le document de conformité d'un navire est établi pour la première fois, il doit être soumis pour examen à l'autorité compétente qui déterminera:

- a) si les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie à bord du navire auxquels les documents se rapportent ont fait l'objet d'une inspection et ont été jugés conformes aux procédures ou aux règles qui y sont énoncées;
- b) si lesdites procédures ou règles donnent effet aux prescriptions de la présente convention.

7. La validité des certificats et documents de conformité ne pourra pas excéder [cinq] [trois] ans.

8. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire sera consigné lors de toute nouvelle certification ou de tout renouvellement. Toute lacune importante constatée au cours de ces vérifications sera signalée dans la documentation relative à la certification, de même que la date à laquelle il aura été constaté qu'il a été remédié à ces lacunes. Ces antécédents, conformément aux lois et règlements nationaux, figureront sur le document de conformité, seront annexés à ce document ou seront affichés au même endroit que celui-ci.

9. Un exemplaire à jour du certificat et du document de conformité, et sa traduction en anglais lorsque l'original n'est pas dans cette langue, doit être affiché, pour l'information des gens de mer, sur le tableau d'affichage du navire. Seront réputés concernés par une révision de ces documents les inspecteurs de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port, les gens de mer en service sur le navire et les représentants des armateurs et des gens de mer.

10. Pour autant que les prescriptions de la présente convention sont respectées pour ce qui est des conditions de délivrance d'un certificat, le document de conformité prévu par la réglementation 5.1.2 peut faire partie d'une documentation plus large couvrant les règles et procédures relatives à d'autres aspects du secteur maritime.

11. La traduction en anglais exigée aux paragraphes 5 et 9 ne concerne pas les navires qui ne sortent pas des eaux territoriales.

A5.1.3. Inspection et mise en application

1. Chaque Membre doit assurer un système d'inspections régulières des conditions d'emploi et des arrangements relatifs à la vie à bord des gens de mer, (C178A2/1 modifié) pour vérifier notamment que les procédures ou les règles énoncées dans le document de conformité sont suivies et que les prescriptions de la présente convention sont respectées.

2. Ces inspections auront lieu à des intervalles n'excédant pas [trois] ans. (C178A3/1 modifié)

3. Dans le cas de changements apportés à la construction ou à l'aménagement du navire, il sera procédé à son inspection conformément au calendrier prévu au titre 3 de la présente convention. (C178A3/3 modifié)

4. Si un Membre reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux normes de la présente convention ou qu'il y a de sérieuses lacunes dans l'application des procédures ou des règles visées plus haut, le Membre devra prendre des mesures pour procéder à l'inspection du navire dès que cela sera réalisable. (C178A3/2)

5. L'autorité compétente assumera dans tous les cas la responsabilité de l'inspection des conditions d'emploi et des arrangements relatifs à la vie à bord du navire. Elle pourra autoriser des institutions publiques ou d'autres organisations dont elle reconnaît la compétence et l'indépendance à procéder, en son nom, à une telle inspection. Elle devra tenir à jour et mettre à la disposition du public une liste de ces institutions ou organisations. (C178A2/3)

6. Chaque Membre devra désigner des inspecteurs qualifiés pour exercer les fonctions dont ils sont chargés et prendre les mesures nécessaires pour s'assurer

qu'ils sont en nombre suffisant pour répondre aux exigences de la présente convention. (C178A4)

7. Le statut et les conditions de service des inspecteurs devront les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure indue. (C178A5/1)

8. Les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires quant aux tâches à accomplir et munis de pièces justificatives, seront autorisés:

- a) à monter à bord des navires battant le pavillon du Membre et à pénétrer dans les locaux à des fins d'inspection;
- b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées;
- c) à exiger qu'il soit remédié aux carences;
- d) à interdire, sous réserve de tout droit de recours devant l'autorité administrative ou l'autorité judiciaire, à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les dispositions nécessaires aient été prises, lorsqu'ils ont des raisons de croire qu'une carence constitue un danger significatif pour la santé, la sûreté ou la sécurité des gens de mer. (C178A5/2)

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

10. L'autorité compétente tiendra des registres des inspections des conditions d'emploi et des arrangements relatifs à la vie à bord des gens de mer (C178A8/1) et publiera un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable, ne dépassant en aucun cas six mois, à partir de la fin de l'année durant laquelle l'inspection a eu lieu. (C178A8/2)

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

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

13. Les inspecteurs auront la faculté de donner des avertissements et des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites (C178A7/2) [lorsque le manquement constaté ne met en danger ni la sûreté, ni la santé, ni la sécurité des gens de mer concernés et lorsqu'il n'existe pas d'antécédents de violations analogues. Ces interventions seront consignées.]

A5.1.4. Procédures de plainte à bord

1. Sans préjudice d'une portée plus large que la législation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les plaintes des gens de mer peuvent porter sur toute question présumée constituer une violation des dispositions de la présente convention.

2. Dans ses lois ou règlements nationaux, chaque Membre veillera à établir des procédures répondant aux exigences du paragraphe 1 de la réglementation 5.1.4. Ces procédures conféreront notamment aux gens de mer le droit d'être accompagnés ou représentés et comporteront des mesures de protection contre toute victimisation dont ils pourraient faire l'objet pour avoir porté plainte. Le droit de porter plainte directement auprès d'une autorité extérieure comme prévu au paragraphe 1 visé recouvre le droit d'en référer directement à l'armateur ainsi que le droit de porter l'affaire devant les tribunaux ou d'autres instances compétentes du Membre concerné si le différend ne peut être résolu promptement par d'autres moyens.

3. Tous les gens de mer doivent recevoir, en même temps qu'un exemplaire de leur accord d'engagement maritime:

- a) un exemplaire des procédures de plainte à bord en vigueur sur le navire;
- b) l'adresse, le numéro de téléphone et les autres coordonnées nécessaires pour porter plainte auprès de l'armateur;
- c) des informations sur le droit, prévu dans la réglementation 5.2.2, de porter plainte auprès des autorités portuaires.

4. Les gens de mer recevront aussi périodiquement:

- a) le nom d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles de les conseiller de manière confidentielle et impartiale relativement à leur plainte, de les informer de l'interdiction de toute victimisation en cas de plainte ou de les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord;
- b) l'adresse, le numéro de téléphone et les autres coordonnées utiles de personnes qualifiées pour conseiller un marin souhaitant intenter une action en justice.

Norme A5.2. – Responsabilités de l'Etat du port

A5.2.1. Inspections au port

1. Lorsqu'une inspection plus approfondie est effectuée sur un navire étranger dans le port d'un Membre par des fonctionnaires autorisés dans les circonstances indiquées au paragraphe 2 a) ou 2 b) de la réglementation 5.2.1, elle doit en principe être limitée aux aspects énumérés à l'annexe A-II.

2. Une inspection effectuée à la suite d'une plainte déposée en vertu du paragraphe 2 c) de la réglementation 5.2.1 doit être limitée à l'objet de la plainte. Aux fins de ce paragraphe, on entend par «plainte» toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord. (C147A4/3)

3. Le navire peut être immobilisé au port jusqu'à la fin des opérations d'inspection.

4. Lorsqu'il est constaté que les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie à bord du navire ne sont pas conformes aux normes de la présente convention:

-
- a) le fonctionnaire autorisé doit immédiatement envoyer au capitaine du navire un rapport lui indiquant les manquements constatés ainsi que les mesures nécessaires pour les corriger;
- b) le fonctionnaire autorisé doit en même temps en informer le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon:
- i) en invitant l'autorité compétente de cet Etat à dépêcher un représentant chargé d'examiner la question; (C147A4/2)
 - ii) en faisant référence au paragraphe 3 c) de la réglementation 5.2.1 de la présente convention et aux dispositions de la présente norme et en appelant l'attention sur le fait que le rapport du fonctionnaire autorisé, accompagné de la réponse de l'Etat du pavillon, pourrait être communiqué à toutes fins utiles au Directeur général du Bureau international du Travail;
 - iii) en demandant au représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon, entre autres, d'indiquer brièvement les mesures prises par cet Etat pour demander que les manquements constatés soient corrigés ou pour vérifier qu'ils ont bien été corrigés;
 - iv) en fixant à l'autorité compétente un délai de réponse; ce délai, qui doit être d'au moins trois semaines, doit tenir compte du temps raisonnablement nécessaire pour corriger tous les manquements constatés;
- c) une copie du rapport du fonctionnaire autorisé doit être envoyée à l'autorité compétente du prochain port d'escale, accompagnée d'informations concernant les mesures éventuellement prises par le capitaine du navire pour corriger les manquements constatés.

5. Lorsque les conditions à bord constituent clairement un danger pour la sécurité ou la santé [ou la sûreté], (C147A4/1) le fonctionnaire autorisé chargé du contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord. (SOLAS, règle 19 c))

6. Lorsque la non-conformité avec la norme pertinente:

- a) pourrait, en toute probabilité, entraîner de sérieuses difficultés matérielles pour les gens de mer ou leurs familles, ou
- b) constitue une violation grave d'un droit ou d'une norme consacré par la présente convention, et il est clairement établi que le navire en cause a récemment et à plusieurs reprises gravement porté atteinte aux principes ou aux droits consacrés par la présente convention,

le fonctionnaire chargé des opérations de contrôle doit prendre des mesures pour s'assurer que la norme est bien observée avant que le navire ne quitte le port.

7. Chaque Membre doit veiller à ce que ses inspecteurs reçoivent une orientation du type indiqué dans la partie B du code, concernant les types de circonstances qui justifient la retenue d'un navire en vertu du paragraphe 6 ci-dessus.

A5.2.2. Procédures de traitement des plaintes à terre

1. Les plaintes déposées par des gens de mer pour violation des normes de la convention quant aux conditions d'emploi ou aux arrangements relatifs à la vie à bord peuvent être traitées par les fonctionnaires autorisés du port où le navire fait escale.

2. En ce cas, eu égard aux circonstances et à la nature de la plainte, ces fonctionnaires devront estimer s'il y a lieu:

- a) de veiller à ce que les procédures de traitement des plaintes à bord aient été épuisées;
- b) de veiller à ce que les plaintes auxquelles il n'a pas été apporté de solution satisfaisante à bord ou qui n'ont pas été examinées à bord fassent rapidement l'objet d'une enquête entourée de toute confidentialité et soient dans la mesure du possible résolues;
- c) de veiller à ce que l'Etat du pavillon soit avisé de toute plainte fondée qui n'aurait pas trouvé de solution, notamment lorsque l'affaire touche à des domaines ne relevant pas de la compétence de l'Etat du port, et des cas de victimisation dont auraient fait l'objet des gens de mer ayant dénoncé des violations des normes établies par cette convention;
- d) de veiller à ce que, lorsqu'un marin porte plainte, toutes les mesures soient prises pour assurer la confidentialité de la procédure.

Norme A5.3. – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

(à développer)

Titre 5. Code, partie A: Annexes

Annexe A-I

Conditions d'emploi et arrangements relatifs à la vie à bord des navires qui doivent faire l'objet d'une inspection ou d'une approbation par l'Etat du pavillon en vue de la certification de conformité prévue au paragraphe 2 de la norme A5.1.2 *

**Projet de liste. La liste définitive sera établie une fois déterminé le contenu des titres.*

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

[Pièces d'identité des gens de mer]

Accords d'engagement maritime

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Moyens de bien-être à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Annexe A-II

Aspects généraux pouvant faire l'objet d'une inspection approfondie par un fonctionnaire autorisé de l'Etat du port en vertu de la norme A5.2.1 *

**Projet de liste. La liste définitive sera établie une fois déterminé le contenu des titres.*

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

[Pièces d'identité des gens de mer]

Accords d'engagement maritime

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Moyens de bien-être à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

[Procédures de plainte à bord]