
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 B

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 B

Genève, 2003

Table des matières

	<i>Page</i>
CODE, PARTIE B – Principes directeurs visant à faciliter la mise en œuvre des réglementations et normes 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
Principe directeur B1.1. – Age minimum	2
Principe directeur B1.2. – Certificat médical.....	2
Principe directeur B1.3. – Formation et qualifications	2
Principe directeur B1.4. – Recrutement et placement.....	4
Principe directeur B1.5. – Pièce d'identité des gens de mer	6
Titre 2. Conditions d'emploi et effectifs des navires	6
Principe directeur B2.1. – Accord d'engagement maritime.....	6
Principe directeur B2.2. – Salaires.....	7
Principe directeur B2.3. – Durée du travail ou du repos et droit à un congé.....	11
Principe directeur B2.4. – Rapatriement.....	13
Principe directeur B2.5 – Effectifs des navires pour naviguer sans risque..	15
Principe directeur B2.6. – [Continuité de l'emploi.....	15
Titre 3. Logement, moyens de bien-être, alimentation et service de table.....	16
Principe directeur B3.1. – Logement et moyens de bien-être à bord.....	16
Principe directeur B3.2. – Alimentation et service de table.....	27
Titre 4. Protection sanitaire, bien-être, soins médicaux et sécurité sociale.....	28
Principe directeur B4.1. – Soins médicaux à bord des navires et à terre	28
Principe directeur B4.2. – Responsabilité des armateurs en cas de maladie ou d'accident touchant des gens de mer, ou en cas d'autres événements malheureux	31
Principe directeur B4.3. – Santé et sécurité et prévention des accidents	31
Principe directeur B4.4. – Accès à des moyens de bien-être à terre	36
Principe directeur B4.5. – Sécurité sociale	39
Titre 5. Respect et mise en application des dispositions	40
Principe directeur B5.1. – Responsabilités de l'Etat du pavillon.....	40
Principe directeur B5.2. – Responsabilités de l'Etat du port	45
Principe directeur B5.3. – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre.....	46
Titre 5. Code, partie B: Annexes.....	47

CODE, PARTIE B

Principes directeurs visant à faciliter la mise en œuvre des réglementations et normes de la convention de 2005 sur le travail maritime

1. Cette partie du code contient des principes directeurs devant servir d'orientation ou de modèle ou encore d'exemple de meilleure pratique aux Membres lorsqu'ils mettent en œuvre l'obligation qui leur incombe en vertu de la convention de protéger les droits des gens de mer en matière d'emploi.

2. Les principes directeurs contenus dans le présent code adoptent les cinq catégories de droits et principes figurant dans les réglementations et sont numérotés en conséquence, à savoir:

- 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

Principe directeur B1.1. – Age minimum

Principe directeur B1.2. – Certificat médical

B1.2.1. Contenu du certificat médical

1. Le document attestant l'aptitude au travail devrait indiquer que:

- a) l'ouïe et la vue de l'intéressé et, s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail qu'il aura à exécuter n'est pas susceptible d'être diminuée par le daltonisme, la perception des couleurs sont satisfaisantes; (C73A4/3a))
- b) l'intéressé n'est atteint d'aucune affection de nature à être aggravée par le service en mer, ou qui le rend impropre à ce service, ou qui comporterait des risques pour la santé d'autres personnes à bord. (C73A4/3b))

B1.2.2. Recours

1. Les dispositions devraient être prises pour permettre à toute personne qui, après avoir été examinée, se voit refuser un certificat, de demander à être examinée de nouveau par un arbitre médical indépendant. (C73A8)

B1.2.3. Directives internationales

1. Les autorités compétentes, les médecins examinateurs, les armateurs, les représentants des gens de mer et toute autre personne s'occupant de procéder à l'examen médical de futurs marins et de gens de mer servant déjà en mer devraient être invités à tenir dûment compte des *Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer*, y compris toute version révisée qui serait approuvée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail.

Principe directeur B1.3. – Formation et qualifications

B1.3.1. Certificats de capacité comme matelot qualifié

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

2. Les marins ne devraient obtenir de certificat de capacité que s'ils ont:

- a) atteint un âge minimum qui sera fixé par l'autorité compétente;
- b) servi en mer, comme membre du personnel du pont, pendant une période minimum qui sera fixée par l'autorité compétente;
- c) subi avec succès l'examen de capacité prescrit par l'autorité compétente. (C74A2/2)

3. L'âge minimum fixé par l'autorité compétente ne devrait pas être inférieur à 18 ans. (C74A2/3)

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

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

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

B1.3.2. Diplôme de capacité des cuisiniers de navire

1. Les marins ne devraient obtenir un diplôme de capacité comme cuisiniers de navire que s'ils ont:

- a) atteint un âge minimum qui sera fixé par l'autorité compétente;
- b) servi à la mer pendant une période minimum qui sera fixée par l'autorité compétente;
- c) subi avec succès l'examen prescrit par l'autorité compétente. (C69A4/2)

2. L'examen prescrit devrait comporter une épreuve pratique portant sur l'aptitude du candidat à préparer des repas; il devrait également comprendre des épreuves portant sur la valeur nutritive des denrées alimentaires, sur l'établissement de menus variés et bien composés et sur la manipulation et l'emmagasinage des vivres à bord d'un navire. (C69A4/3)

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

4. L'autorité compétente devrait prévoir la reconnaissance des certificats de capacité comme matelot qualifié délivrés par d'autres Etats Membres ayant ratifié la présente convention ou la convention sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire ou par toute autre institution agréée. (C69A4/4)

B1.3.3. Planification professionnelle et formation permanente

1. Tout Membre devrait, 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 des gens de mer, y compris de

formation permanente, en tenant pleinement compte des orientations énoncées à l'annexe B-I du présent code.

Principe directeur B1.4. – Recrutement et placement

B1.4.1. Principes directeurs opérationnels et organisationnels

1. L'autorité compétente devrait:

- a) prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement, qu'ils soient publics ou privés;
- b) prendre en compte, avec la participation des armateurs, des gens de mer et des instituts de formation concernés, les besoins du secteur maritime, aux niveaux national et international, lorsque les programmes de formation des gens de mer employés comme membres de l'équipage sont mis en place;
- c) prendre des dispositions appropriées en vue de la coopération des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à l'organisation et au fonctionnement des services publics de recrutement et de placement là où ils existent;
- d) disposer d'un mécanisme en vue de la collecte et de l'analyse des informations pertinentes sur le marché du travail maritime, en ce qui concerne notamment l'offre actuelle et prévisible des gens de mer employés comme membres de l'équipage et classés par âge, sexe, grade et qualifications ainsi que les besoins du secteur, la collecte de données sur l'âge et le sexe n'étant admissible qu'à des fins statistiques ou si ces données sont utilisées dans le cadre d'un programme visant à empêcher toute discrimination fondée sur l'âge et le sexe;
- e) faire en sorte que le personnel responsable de la surveillance des services de recrutement et de placement de l'équipage soit convenablement formé et possède une connaissance appropriée du secteur maritime, et notamment des instruments internationaux maritimes pertinents sur la formation, les certificats de capacité et les normes de travail;
- f) prescrire ou approuver des normes de fonctionnement et encourager l'adoption de codes de déontologie ou d'éthique pour ces services;
- g) promouvoir un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. (R186P1)

2. L'autorité compétente devrait exiger des services de recrutement et de placement qu'ils mettent au point des pratiques de fonctionnement afin de:

- a) tenir un registre des gens de mer à la recherche d'un emploi;
- b) traiter les questions relatives aux examens médicaux, à la pièce d'identité des gens de mer et à toutes autres formalités auxquelles ces derniers doivent satisfaire pour obtenir un emploi; (R186P2)
- c) tenir, en veillant au respect dû à la vie privée et à la nécessité de protéger la confidentialité, des registres complets des gens de mer couverts par leur système de recrutement et de placement, lesquels devraient au moins inclure les informations suivantes:

-
- i) les qualifications des gens de mer;
 - ii) leurs états de service;
 - iii) les données personnelles pertinentes pour l'emploi;
 - iv) les données médicales pertinentes pour l'emploi;
- d) tenir à jour les listes d'équipages des navires sur lesquels ils placent des équipages et assurer qu'il existe un moyen permettant de les contacter à tout moment en cas d'urgence;
- e) disposer d'une procédure établie pour assurer que ni l'agence ni son personnel n'exploitent les gens de mer en ce qui concerne l'offre d'engagement sur des navires donnés ou par des sociétés données;
- f) disposer d'une procédure établie pour éviter les risques d'exploitation des gens de mer pouvant résulter de la remise d'avances sur salaire ou de toute autre transaction financière conclue entre l'employeur et les gens de mer et traitée par leur intermédiaire;
- g) faire connaître clairement les frais que les gens de mer auront à supporter pour l'obtention des certificats médicaux et autorisations nécessaires;
- h) veiller à ce que les gens de mer soient informés de toutes conditions particulières applicables au travail pour lequel ils vont être engagés ainsi que des pratiques particulières adoptées par les employeurs en ce qui concerne leur emploi;
- i) disposer d'une procédure établie, pour traiter les cas d'incompétence ou d'indiscipline, conforme aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationales et, le cas échéant, aux conventions collectives;
- j) disposer d'une procédure établie pour veiller, dans la mesure où cela est réalisable, à ce que les certificats médicaux et de capacité présentés par les gens de mer en vue d'obtenir un emploi soient à jour, n'aient pas été obtenus frauduleusement, et que leurs références professionnelles soient vérifiées;
- k) disposer d'une procédure établie pour que les demandes d'information ou de conseils formulées par les proches des gens de mer lorsque ceux-ci sont embarqués soient traitées sans délai, avec bienveillance et sans frais;
- l) se fixer pour règle de ne mettre des gens de mer à la disposition d'employeurs que si ces derniers offrent des conditions d'emploi conformes à la législation applicable ou aux conventions collectives. (R186P3)

3. La coopération internationale devrait être encouragée entre les Membres et les organisations intéressées et pourrait porter notamment sur:

- a) l'échange systématique d'informations sur la situation du secteur et du marché du travail maritimes sur une base bilatérale, régionale et multilatérale;
- b) l'échange d'informations sur la législation du travail maritime;
- c) l'harmonisation des politiques, des méthodes de travail et de la législation régissant le recrutement et le placement des gens de mer;

-
- d) l'amélioration des procédures et des conditions relatives au recrutement et au placement des gens de mer sur le plan international;
 - e) la planification de la main-d'œuvre, compte tenu de l'offre et de la demande de gens de mer et des besoins du secteur maritime. (R186P4)

4. Chaque Membre devrait faire tout ce qui est en son pouvoir en vue de décourager les gens de mer qui se trouvent sur son territoire de s'engager ou d'accepter de s'engager sur un navire battant le pavillon d'un pays étranger si le navire ne bat pas le pavillon d'un Membre ayant ratifié la présente convention ou si les conditions dans lesquelles les gens de mer doivent être engagés ne sont pas, d'une façon générale, conformes à celles prévues dans la présente convention. (R107P1)

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

(à développer)

Titre 2. Conditions d'emploi et effectifs des navires

Principe directeur B2.1. – Accord d'engagement maritime

B2.1.1. Contenu de l'accord d'engagement maritime

1. L'accord d'engagement maritime devrait comporter obligatoirement les mentions suivantes:

- a) les nom et prénoms du marin, la date de sa naissance ou son âge, ainsi que le lieu de sa naissance;
- b) le lieu et la date de la conclusion de l'accord d'engagement maritime;
- c) le service auquel le marin doit être affecté;
- d) le montant du salaire du marin;
- e) le montant du congé payé annuel;
- f) le terme et les conditions de la cessation de l'accord d'engagement maritime, soit:
 - i) si l'accord a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourrait dénoncer l'accord ainsi que le délai de préavis, ce délai ne devant pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;
 - ii) si l'accord a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour l'expiration de l'accord;
 - iii) si l'accord a été conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel le marin sera libéré après l'arrivée à destination;
- g) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer. (C22A6/3 modifié)

2. Afin de contribuer à garantir que les marins soient informés à bord de leurs conditions d'emploi, un exemplaire de l'accord type d'engagement maritime ou de la législation nationale qui porte application des normes minima des accords d'engagement maritime ou, le cas échéant, un exemplaire de la convention collective, devraient être affichés ou être facilement accessibles à tous les marins. Lorsque l'accord d'engagement maritime est établi dans une autre langue que l'anglais, un exemplaire en anglais de l'accord type d'engagement maritime devrait également être disponible. (C22 modifié)

B2.1.2. Etats de service

1. Pour déterminer les mentions à porter sur les états de service dont il est question dans la norme A2.1, paragraphe 4, les Membres devraient veiller à ce que ce document contienne suffisamment d'informations, accompagnées de leur traduction en langue anglaise, pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions que le service en mer requiert à des fins d'avancement ou de promotion. Un livret de débarquement peut satisfaire aux exigences de la présente norme.

Principe directeur B2.2. – Salaires

B2.2.1. Définitions

1. Aux fins du présent principe directeur:

- a) les termes *salaire* ou *solde de base* désignent la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail; ils n'incluent pas le paiement d'heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés ou tout autre émolument complémentaire;
- b) l'expression *salaire forfaitaire* désigne un salaire composé de la rémunération de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et de toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel;
- c) l'expression *durée du travail* désigne le temps durant lequel un marin est tenu de travailler pour s'acquitter de ses tâches;
- d) l'expression *heures supplémentaires* désigne les heures de travail effectuées au-delà de la durée normale du travail; (R187P2)
- e) l'expression *matelot qualifié* désigne tout marin, homme ou femme, qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont autre que celle du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par la législation ou la pratique nationale ou en vertu d'une convention collective.

B2.2.2. Salaires

1. Pour les gens de mer qui reçoivent une compensation séparée pour les heures supplémentaires effectuées:

- a) la durée normale du travail à la mer et au port ne devrait pas, aux fins de calcul du salaire, être supérieure à huit heures par jour;

-
- b) aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine couverte par le salaire ou la solde de base devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle n'est pas fixée par des conventions collectives; elle ne devrait toutefois pas être supérieure à 48 heures; des conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable;
 - c) le taux ou les taux de rémunération des heures supplémentaires, qui devraient dans tous les cas comporter une majoration d'au moins 25 pour cent par rapport au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par convention collective;
 - d) le capitaine, ou toute personne désignée par lui, devrait tenir les registres de toutes les heures supplémentaires effectuées; ces registres devraient être émarginés par le marin à intervalles réguliers. (R187P3)

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

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

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

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

- a) le principe «à travail égal, salaire égal» devrait être appliqué à tous les marins travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale;

-
- b) l'accord d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord; il faudrait tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie de l'accord à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié;
 - c) les salaires devraient être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par transfert bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement;
 - d) les salaires devraient être payés mensuellement ou à un autre intervalle régulier et, à la cessation de la relation d'emploi, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu;
 - e) des sanctions suffisantes ou d'autres mesures appropriées devraient être imposées par les autorités compétentes à tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due;
 - f) les salaires devraient être versés directement au marin ou sur le compte bancaire désigné par lui, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement;
 - g) sous réserve des dispositions de l'alinéa h), l'armateur ne devrait restreindre en aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire;
 - h) les retenues sur salaires ne devraient être autorisées que si:
 - i) cela est expressément prévu par la législation nationale ou une convention collective applicable;
 - ii) le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des conditions dans lesquelles ces retenues sont opérées;
 - iii) elles ne dépassent pas au total la limite établie à cette fin par la législation nationale, les conventions collectives ou les décisions judiciaires;
 - i) aucune retenue ne devrait être effectuée sur la rémunération du marin pour l'obtention ou la conservation d'un emploi;
 - j) l'autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des marins concernés;
 - k) dans la mesure où les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi ne sont pas garanties, conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, ces créances devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention de l'Organisation internationale du Travail sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992. (R187P6)

5. [Les mesures destinées à garantir que les marins puissent faire parvenir leurs gains à leurs familles pourraient être, entre autres, les suivantes:

- a) un système qui permette aux marins, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, de destiner s'ils le souhaitent, à intervalles réguliers, une

proportion de leur salaire à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;

- b) l'exigence que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la ou les personnes désignées par les marins;
- c) une procédure ou un mécanisme pour confirmer de façon indépendante que les virements des marins ont été effectivement adressés à la ou les personnes désignées.] (nouveau)

6. Le Membre devrait, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toutes questions couvertes par le présent principe directeur. (R187P7)

B2.2.3. Salaires minima

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

2. En établissant de telles procédures et en fixant les salaires minima, il devrait être tenu compte des normes internationales du travail relatives aux salaires minima ainsi que des principes suivants:

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

3. L'autorité compétente devrait s'assurer:

- a) au moyen d'un système de contrôle et de sanctions, que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux établis;
- b) que tout marin qui a été rémunéré à un taux inférieur au taux minimum peut recouvrer, par une procédure judiciaire accélérée et peu onéreuse, ou toute autre procédure, le montant de la somme qui lui reste due. (R187P8(3))

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

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

2. Rien dans cette section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer, en ce qui concerne la réglementation des termes et conditions minima

d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente. (R187P11)

Principe directeur B2.3. – Durée du travail ou du repos et droit à un congé

B2.3.1. Durée du travail ou du repos – Jeunes marins

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

- a) l'horaire normal de travail des jeunes marins ne devrait pas excéder huit heures par jour ni quarante heures par semaine et le recours régulier à des heures supplémentaires devrait, dans la mesure du possible, être évité;
- b) outre le fait qu'une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas, les jeunes marins devraient être assurés de bénéficier d'une pause d'au moins une heure pour prendre leur repas principal;
- c) les jeunes marins devraient bénéficier d'un repos de quinze minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures.

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

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

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

4. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus ne dispensent pas les jeunes marins de leur obligation générale de travailler sous la conduite du capitaine dans toute situation d'urgence mettant en question:

- a) la sécurité de l'équipage, des passagers, du navire ou de la cargaison;
- b) la sécurité d'autres navires ou des vies humaines et des cargaisons se trouvant à bord de ces navires. (R153P5)

B2.3.2. Congé annuel – Jeunes marins

1. Un marin de moins de 18 ans qui a servi pendant six mois sans congé à bord d'un navire allant à l'étranger, qui n'est pas retourné au pays où il a son domicile au cours de cette période et n'y retournera pas au cours des trois mois de voyage suivants, devrait avoir droit à être rapatrié, sans frais pour lui-même, au lieu de son engagement d'origine dans le pays de son domicile afin qu'il puisse prendre les congés accumulés pendant le voyage. (R153P6(2))

B2.3.3. Calcul des droits au congé annuel

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

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

3. Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel minimal prescrit à la partie A du code:

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

B2.3.4. Prise de congé annuel

1. Les gens de mer ne devraient pas être tenus, sans leur consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre que le lieu d'engagement ou le lieu de recrutement, suivant celui qui est le plus proche de leur domicile, sauf si une convention collective ou la législation nationale en dispose autrement. (C146A10/2)

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

3. Les gens de mer en congé annuel ne devraient être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et après avoir reçu un préavis raisonnable. (C146A12)

B2.3.5. Fractionnement et cumul du congé annuel

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

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, et à moins qu'il n'en soit convenu autrement par un accord liant l'employeur et les gens de mer

intéressés, le congé payé annuel prescrit par la présente norme devrait consister en une période ininterrompue. (C146A8/2)

Principe directeur B2.4. – Rapatriement

B2.4.1. Droit au rapatriement

1. Conformément à la norme A2.4, tout marin devrait avoir droit d'être rapatrié dans les cas suivants:

- a) à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions de l'accord d'engagement maritime;
- b) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;
- c) en cas de naufrage;
- d) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause de faillite, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;
- e) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou l'accord d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre;
- f) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin, conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire. (C166A2/1)

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

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

B2.4.2. Destinations vers lesquelles le marin peut être rapatrié

1. Les destinations vers lesquelles les marins peuvent être rapatriés devraient comprendre:

- a) le lieu où le marin a accepté de s'engager;
- b) le lieu stipulé par convention collective;

-
- c) le pays de résidence du marin; ou
 - d) tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

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

B2.4.3. Modalités de rapatriement

1. Les frais à la charge de l'armateur, conformément à la norme A2.4, devraient inclure:

- a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément aux dispositions du principe directeur B2.4.2 ci-dessus;
- b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;
- c) la rémunération et les indemnités du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives;
- d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;
- e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement. (C166A4/4)

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

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

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

B2.4.4. Obligations des Membres en matière de rapatriement

1. Toutes les fois qu'un marin a droit d'être rapatrié, conformément aux dispositions du présent code, et que ni l'armateur ni l'Etat Membre dont le navire bat le pavillon ne remplissent l'obligation que leur fait la convention d'organiser le rapatriement et d'en assumer les frais, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont le marin est ressortissant devrait organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès du Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé, conformément aux dispositions du code. (R174)

2. Un Membre qui a payé le coût du rapatriement, conformément aux dispositions du code, peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué, conformément au paragraphe 10 b) de la norme A2.4.

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

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

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

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

Principe directeur B2.5. – Effectifs des navires pour naviguer sans risque

1. Chaque Membre devrait instituer ou s'assurer qu'il existe un mécanisme efficace pour instruire ou régler toute plainte ou tout conflit relatif au volume des effectifs d'un navire. (R109P11)

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

3. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, conformément aux dispositions du présent code, l'autorité compétente devrait aussi tenir compte des dispositions pertinentes des instruments ci-après de l'Organisation maritime internationale: la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle qu'amendée; la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée [la résolution A 481 (XII) (1981) de l'Assemblée de cette organisation sur les principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité; sa résolution A 741 (18) (1993) sur le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM), et sa résolution A 772 (18) (1993) sur les facteurs de fatigue des effectifs et la sécurité. (C180A11/2+préambule)].

Principe directeur B2.6. – [Continuité de l'emploi

B2.6.1. Mesures de continuité

1. Les mesures destinées à atteindre les objectifs énoncés dans la norme B2.6 pourraient, entre autres, être les suivantes:

- a) soit des accords prévoyant l'emploi continu ou régulier au service d'une entreprise de navigation ou d'une association d'armateurs;

-
- b) soit des dispositions visant à assurer la régularisation de l'emploi, grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégorie, de gens de mer qualifiés. (C145A3)

B2.6.2. Registre des gens de mer

1. Lorsque la continuité de l'emploi des gens de mer ne repose que sur l'établissement et la tenue de registres ou de listes, ces registres et ces listes devraient comprendre toutes les catégories professionnelles de gens de mer selon des modalités que la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront. (C145A4/1)

2. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient avoir priorité d'engagement pour la navigation. (C145A4/2)

3. Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient se tenir prêts à travailler selon des modalités que la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront. (C145A4/3)

4. Dans la mesure où la législation nationale le permet, l'effectif des registres et des listes des gens de mer devrait être révisé périodiquement afin de le fixer à un niveau correspondant aux besoins de l'activité maritime. (C145A5/1)

5. Lorsqu'une réduction de l'effectif d'un tel registre ou d'une telle liste devient nécessaire, toutes mesures utiles devraient être prises en vue d'en prévenir ou d'en atténuer les effets préjudiciables aux gens de mer, compte tenu de la situation économique et sociale du pays. (C145A5/2)]

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

Principe directeur B3.1. – Logement et moyens de bien-être à bord

B3.1.1. Construction et exigences en matière de conception

1. Dans tous les locaux des gens de mer où la liberté de circuler doit être assurée, la hauteur de l'espace libre ne devrait pas être inférieure à 1,98 mètre (6 pieds 6 pouces); toutefois, l'autorité compétente pourra permettre une certaine réduction de cette dimension pour tout espace ou partie d'espace dans ces locaux, lorsqu'elle l'estime raisonnable et qu'une telle réduction ne porte pas atteinte au confort des gens de mer. (C133A10 modifié)

2. Devrait être interdite toute ouverture directe reliant les postes de couchage avec les compartiments affectés à la cargaison, les salles de machines et la chaufferie, les cuisines, la lampisterie, les magasins à peinture, les magasins du pont et de la machine et autres magasins généraux, les séchoirs, les locaux affectés aux soins de propreté en commun ou les water-closets. (C92A6/2)

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

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

5. Les tuyauteries de vapeur et d'échappement ne devraient pas passer par le logement de l'équipage ni, chaque fois que cela sera techniquement possible, par les coursives conduisant à ce logement. Si, dans ce dernier cas, il n'en est pas ainsi, ces tuyauteries devraient être convenablement calorifugées et placées dans un encaissement. (C92A6/6)

6. Les cloisons intérieures devraient être construites en un matériau approuvé, non susceptible d'abriter de la vermine. (C92A6/4)

7. Les panneaux ou vaigrages intérieurs devraient être faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Devrait être interdite toute méthode de construction susceptible d'abriter de la vermine. (C92A6/7)

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

9. Les peintures des parois intérieures devraient être refaites ou reprises quand la nécessité s'en fait sentir. (C92A6/10)

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

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

B3.1.2. Ventilation

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

2. A bord de tous les navires [jaugeant 1 000 tonneaux ou plus], à l'exception de ceux qui sont affectés exclusivement à des voyages en climat tempéré, la ventilation sera assurée par un système de climatisation.

3. L'autorité compétente devrait:

- a) étudier la possibilité d'installer la climatisation à bord des navires qui jaugeant moins de 1 000 tonneaux;
- b) envisager la possibilité de climatiser une partie ou l'ensemble des locaux des gens de mer sur les navires existants en transformant les systèmes de ventilation mécanique en systèmes de climatisation totale à l'occasion de modifications importantes de la structure des locaux. (R140P2)

4. Tout système de climatisation, de type individuel ou central, devrait être conçu de façon:

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

5. Tout navire [jaugeant moins de 1 000 tonneaux] affecté d'une façon régulière à la navigation sous les climats chauds qui n'est pas équipé d'un système de climatisation devrait être pourvu à la fois de moyens mécaniques de ventilation et de ventilateurs électriques, étant entendu qu'un seul de ces moyens pourra être employé dans des endroits où ce moyen assurera une ventilation satisfaisante. (C92A7/3)

6. Tout navire affecté exclusivement à la navigation sous des climats tempérés qui n'est pas équipé d'un système de climatisation devrait être pourvu soit d'un système de ventilation mécanique, soit de ventilateurs électriques. L'autorité compétente pourra exempter de cette disposition tout navire naviguant normalement dans les mers froides des hémisphères nord ou sud. (C92A7/4)

7. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner le système de climatisation et les autres systèmes de ventilation prévus aux paragraphes 1 à 6 ci-dessus devrait être disponible pendant tout le temps où l'équipage habite à bord ou y travaille, et si les circonstances l'exigent. (C92A7/5)

B3.1.3. Chauffage

1. L'installation de chauffage du logement des gens de mer devrait fonctionner quand les gens de mer vivent ou travaillent à bord et si les circonstances l'exigent. (C92A8/2)

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

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

B3.1.4. Eclairage

1. Sous réserve des aménagements spéciaux qui peuvent être autorisés pour les navires à passagers, les postes de couchage et les réfectoires devraient être pourvus d'un éclairage naturel ainsi que d'un éclairage artificiel adéquat. (C133A11/2)

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

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

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

B3.1.5. Postes de couchage

1. A bord des navires autres que les navires à passagers, chaque marin devrait disposer d'une cabine individuelle lorsque les dimensions, l'affectation et les aménagements du navire rendent cela raisonnable et possible. (C133A5/7) Lorsque tous les gens de mer ne peuvent pas disposer d'une cabine individuelle, deux marins au maximum pourront occuper la même cabine [sauf sur les navires à passagers, où ce nombre ne devrait pas être supérieur à quatre]. (C133A5/4)

2. Tout poste de couchage devrait être aménagé et meublé de manière à en faciliter la bonne tenue et à assurer un confort raisonnable pour ses occupants. (C92A10/21)

3. Pour autant que cela est praticable, les couchettes devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter qu'un homme de jour ne partage le même poste que des hommes prenant le quart. (C92A10/28)

4. La superficie par occupant de toute cabine destinée aux gens de mer ne devrait pas être inférieure à:

- a) 3,75 mètres carrés (40,36 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 1 000 tonnes ou plus, mais moins de 3 000 tonnes;
- b) 4,25 mètres carrés (45,75 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 3 000 tonnes ou plus, mais moins de 10 000 tonnes;
- c) 4,75 mètres carrés (51,13 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 10 000 tonnes ou plus. (C133A5/1)

5. Toutefois, la superficie par occupant de toute cabine affectée à deux marins ne devrait pas être inférieure à:

- a) 2,75 mètres carrés (29,60 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 1 000 tonnes ou plus, mais moins de 3 000 tonnes;
- b) 3,25 mètres carrés (34,98 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 3 000 tonnes ou plus, mais moins de 10 000 tonnes;
- c) 3,75 mètres carrés (40,36 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 10 000 tonnes ou plus. (C133A5/2)

6. En outre, la superficie des cabines affectées aux gens de mer à bord des navires à passagers ne devrait pas être inférieure:

- a) à 2,35 mètres carrés (ou 25,30 pieds carrés) par occupant à bord des navires jaugeant 1 000 tonnes ou plus, mais moins de 3 000 tonnes;
- b) à bord des navires jaugeant 3 000 tonnes ou plus, à:
 - i) 3,75 mètres carrés (40,36 pieds carrés) pour les cabines individuelles;

-
- ii) 6,00 mètres carrés (64,58 pieds carrés) pour les cabines de deux personnes;
- iii) 9,00 mètres carrés (96,88 pieds carrés) pour les cabines de trois personnes;
- iv) 12,00 mètres carrés (129,17 pieds carrés) pour les cabines de quatre personnes. (C133A5/3)
7. Des installations sanitaires privatives séparées devraient être prévues. (C133A8)
8. Les membres du personnel de maistrance devraient disposer soit de cabines individuelles, soit de cabines pour deux personnes. (C133A5/5)
9. Dans les cabines destinées aux marins qui exercent les fonctions d'officiers, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon privé, la superficie par occupant devrait être d'au moins 6,50 mètres carrés (69,96 pieds carrés) à bord des navires jaugeant moins de 3 000 tonneaux et ne devrait pas être inférieure à 7,50 mètres carrés (80,73 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 3 000 tonneaux ou plus. (C133A5/6)
10. Lorsque cela est possible sur les navires jaugeant 3 000 tonneaux ou plus, le chef mécanicien et le second capitaine devraient disposer d'une autre pièce contiguë à leur cabine pour servir de salon privé. (C133A5/8)
11. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges devrait être compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler ou qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne devraient pas être compris dans ce calcul. (C133A5/9)
12. La superposition de plus de deux couchettes devrait être interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il devrait être interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette. (C92A10/14)
13. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de 0,30 mètre (12 pouces) au-dessus du plancher; la couchette supérieure devrait être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots du plafond. (C92A10/15)
14. Les dimensions intérieures d'une couchette ne devraient pas être inférieures à 1,98 mètre sur 0,80 mètre (6 pieds 6 pouces sur 2 pieds 7,50 pouces). (C133A5/10)
15. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis devraient être d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine. (C92A10/17)
16. Lorsque des cadres tubulaires sont utilisés dans la construction des couchettes, ils devraient être absolument fermés et ne pas comporter de perforations qui pourraient constituer un accès pour la vermine. (C92A10/18)
17. Toute couchette devrait être pourvue d'un fond ou d'un sommier élastique, ainsi que d'un matelas rembourré d'une matière approuvée. L'utilisation pour le

rembourrage de paille ou d'autre matière de nature à abriter de la vermine devrait être interdite. (C92A10/19)

18. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière, en bois, en toile ou en une autre matière convenable, devrait être fixé en dessous du sommier élastique de la couchette supérieure. (C92A10/20)

19. Le mobilier devrait comprendre une armoire pour chaque occupant. Celle-ci devrait avoir au moins 1,52 mètre (5 pieds) de hauteur et une section transversale de 19,30 décimètres carrés (300 pouces carrés). Elle devrait être pourvue d'un rayon et d'un dispositif de fermeture par cadenas. Le cadenas devrait être fourni par l'occupant. (C92A10/22)

20. Tout poste de couchage devrait être pourvu d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe rabattable ou à coulisses, et de sièges confortables suivant les besoins. (C92A10/23)

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

22. Chaque occupant devrait avoir à sa disposition un tiroir ou un espace équivalent d'une capacité au moins égale à 0,056 mètre cube (2 pieds cubes). (C92A10/25)

23. Les hublots des postes de couchage devraient être garnis de rideaux. (C92A10/26)

24. Tout poste de couchage devrait être pourvu d'une glace, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères. (C92A10/27)

B3.1.6. Réfectoires

1. Lorsque des réfectoires distincts doivent être installés pour les gens de mer qui font partie de l'équipage, les dispositions ci-après devraient être applicables:

a) à bord des navires jaugeant moins de 1 000 tonnes, des réfectoires distincts devraient être prévus pour:

- i) le capitaine et les officiers;
- ii) le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne; (C92A11/2)

b) à bord des navires jaugeant 1 000 tonnes ou plus, des réfectoires distincts devraient être prévus pour:

- i) le capitaine et les officiers;
- ii) le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne du pont;
- iii) le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne de la machine.

2. Toutefois:

-
- a) l'un des deux réfectoires prévus pour le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne peut être affecté au personnel de maistrance et l'autre au reste du personnel subalterne;
 - b) un réfectoire unique peut être prévu pour le personnel de maistrance et le reste du personnel subalterne du pont et de la machine lorsque les armateurs et les organisations de gens de mer intéressées, s'il en existe, préfèrent qu'il en soit ainsi. (C92A11/3)

3. Des dispositions adéquates devraient être prévues pour le personnel du service de table, soit en aménageant pour lui un réfectoire distinct, soit en lui donnant le droit d'utiliser les réfectoires affectés à d'autres catégories; à bord des navires de 5 000 tonneaux ou plus qui embarquent plus de cinq agents du service de table, l'installation d'un réfectoire séparé à leur intention devrait être envisagée. (C92A11/4)

4. La superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne devrait pas être inférieure à 1 mètre carré (10,76 pieds carrés) par place assise prévue. (C133A6/1)

5. Tout réfectoire devrait être pourvu de tables et de sièges approuvés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre probable de gens de mer qui les utiliseront en même temps. (C133A6/2)

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

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

7. L'autorité compétente pourra accorder des dérogations aux dispositions des paragraphes 4 et 5 ci-dessus concernant l'aménagement des réfectoires, dans la mesure où les conditions spéciales existant à bord des navires à passagers peuvent l'exiger. (C133A6/4)

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

9. Les dessus des tables et des sièges devraient être d'une matière résistant à l'humidité, sans craquelures et d'un nettoyage aisé. (C92A11/10)

B3.1.7. Locaux de récréation

1. Les locaux de récréation devraient être équipés au minimum d'une bibliothèque et d'installations pour la lecture, pour la correspondance et, si possible, pour les jeux. (C133A7/2)

2. Sur les navires jaugeant 8 000 tonneaux ou plus, il y aurait lieu d'aménager un fumoir ou une bibliothèque où des films pourraient être projetés ou la télévision installée, ainsi qu'une salle de bricolage et de jeu; l'installation d'une piscine devrait être envisagée. (C133A7/3)

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

B3.1.8. Installations sanitaires

1. A bord de tout navire, il y aurait lieu de prévoir au minimum un water-closet ainsi qu'une baignoire et/ou une douche pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations sanitaires, conformément aux paragraphes 2 à 4 du présent article. (C133A8/1)

2. A bord des navires jaugeant [5 000 tonneaux ou plus, mais moins de 15 000 tonneaux], cinq cabines individuelles au moins à l'usage des officiers devraient disposer d'une salle de bains privée contiguë, équipée d'un water-closet, ainsi que d'une baignoire et/ou d'une douche et d'un lavabo alimentés en eau douce courante, chaude et froide; le lavabo pourra être installé dans la cabine. En outre, à bord des navires jaugeant 10 000 tonneaux ou plus, mais moins de 15 000 tonneaux, les cabines de tous les autres officiers devraient disposer de salles de bains privées ou communicantes équipées de la même manière. (C133A8/2)

3. A bord des navires jaugeant [15 000 tonneaux ou plus], les cabines individuelles d'officiers devraient disposer d'une salle de bains privée contiguë, équipée d'un water-closet, ainsi que d'une baignoire et/ou d'une douche et d'un lavabo alimentés en eau douce courante, chaude et froide; le lavabo pourra être installé dans la cabine. (C133A8/3)

4. A bord des navires jaugeant [25 000 tonneaux ou plus], à l'exception des navires à passagers, il devrait être prévu une salle de bains à raison de deux marins, soit communicante entre deux cabines, soit située en face de l'entrée de deux cabines contiguës; cette salle de bains devrait être équipée d'un water-closet ainsi que d'une baignoire et/ou d'une douche et d'un lavabo alimentés en eau douce courante, chaude et froide. (C133A8/4)

5. A bord des navires jaugeant [5 000 tonneaux ou plus], à l'exception des navires à passagers, chaque cabine devrait être équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe un dans une salle de bains installée conformément aux paragraphes 2, 3 ou 4 ci-dessus. (C133A8/5)

6. Si l'effectif total des gens de mer [dépasse 100] ou dans le cas de navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente pourra envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises. (C92A13/5)

7. L'eau douce, chaude et froide, ou des moyens de chauffer l'eau devraient être fournis dans tous les locaux communs affectés aux soins de propreté. L'autorité compétente aura la faculté de fixer, après consultation des organisations d'armateurs et des organisations de gens de mer intéressées, s'il en existe, la quantité maximum d'eau douce [pour le lavage] qui peut être exigée de l'armateur, par personne et par jour. (C92A13/6)

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

9. L'aération de tout water-closet devrait se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des locaux d'habitation. (C92A13/8)

10. Tout water-closet devrait être d'un modèle approuvé et pourvu d'une chasse d'eau puissante, en état constant de fonctionnement et contrôlable individuellement. (C92A13/9)

11. Les tuyaux de descente et de décharge devraient être de dimensions suffisantes et être installés de manière à réduire au minimum les risques d'obstruction et à en faciliter le nettoyage. (C92A13/10)

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

- a) les revêtements de pont devraient être d'un matériau durable approuvé, faciles à nettoyer et imperméables à l'humidité; ils devraient être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;
- b) les cloisons devraient être en acier ou en tout autre matériau approuvé et être étanches sur une hauteur d'au moins 0,23 mètre (9 pouces) à partir du plancher;
- c) les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés;
- d) les water-closets devraient être situés en un endroit aisément accessible des postes de couchage et des locaux affectés aux soins de propreté, mais ils devraient en être séparés; ils ne devraient pas donner directement sur les postes de couchage ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre poste de couchage et water-closets; toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas s'appliquer aux water-closets situés entre deux postes de couchage dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre;
- e) lorsque plusieurs water-closets sont installés dans un même local, ils devraient être suffisamment enclos pour en assurer l'isolement. (C92A13/11)

13. Le matériel mis à la disposition des marins pour faire la lessive devrait comprendre:

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

B3.1.9. Autres locaux

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

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

B3.1.10. Lutte contre le bruit

1. L'autorité compétente de chaque pays maritime devrait, en accord avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, procéder à l'examen des résultats des recherches sur le problème du bruit à bord des navires, en vue de recueillir et de rassembler des informations sur la base desquelles des normes et des critères reconnus peuvent être établis à une date rapprochée, de telle sorte que des dispositions puissent être prises sur le plan national afin de protéger, dans toute la mesure où cela est nécessaire, les gens de mer contre les effets nocifs du bruit.

2. Cette étude devrait porter sur les répercussions du bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer et sur les mesures qu'il conviendrait de prévoir afin de réduire le bruit à bord ou de protéger l'ouïe des gens de mer. (R141P1)

3. L'autorité compétente de chaque pays maritime devrait, à la lumière de ces recherches, élaborer des dispositions visant à réduire le bruit excessif et nocif à bord et à assurer la protection des gens de mer à cet égard, aussitôt qu'il sera raisonnablement possible de le faire. (R141P2)

4. A la lumière des recherches effectuées, les mesures qui devraient être envisagées pourraient avoir notamment pour objet:

- a) d'informer les gens de mer des dangers qu'une exposition à un bruit intense prolongé comporte pour l'ouïe et la santé et de leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;
- b) de fournir des protège-tympons ou des couvre-oreilles, approuvés par l'autorité compétente, aux gens de mer de la salle des machines, lorsque cela est nécessaire;
- c) de réduire le bruit dans les cabines, les réfectoires, les salles de récréation et les autres locaux d'équipage:
 - i) en situant ces locaux aussi loin que possible de la machine, de la chambre de chauffe et de la timonerie, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage et de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants;
 - ii) en utilisant des matériaux phonétiquement isolés et d'autres matériaux appropriés, absorbant le bruit, pour la construction et la finition des cloisons, des plafonds et des ponts, à l'intérieur des espaces bruyants, et en recourant à des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines;
- d) de lutter contre le bruit dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines par:
 - i) la création, lorsque cela est possible, de postes centraux de commande des machines insonorisés à l'usage du personnel de la salle des machines;
 - ii) l'isolation, dans la mesure du possible, des postes de travail, tels que l'atelier, pour éviter le bruit général de la salle des machines;
 - iii) des mesures pour réduire le bruit du fonctionnement des machines. (R141P3)

B3.1.11. Articles de literie, ustensiles de table et articles divers

1. Chaque Membre devrait appliquer les principes suivants:

- a) des draps de lit, des couvertures et des dessus-de-lit et des ustensiles de table, le tout en bon état de propreté, devraient être fournis par l'armateur aux gens de mer appartenant à l'équipage, qui les utiliseront à bord pendant qu'ils seront au service du navire et qui, aux dates spécifiées par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire, devraient les rendre. Si un article n'est pas rendu en bon état, compte tenu de l'usure normale, le membre de l'équipage responsable pourra être tenu d'en rembourser la valeur au prix coûtant; (R78P1)
- b) les draps de lit, couvertures et dessus-de-lit devraient être de bonne qualité. Les assiettes, les verres et autres ustensiles de table devraient être d'une matière approuvée et se prêtant à un nettoyage facile; (R78P2)
- c) des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique devraient être fournis par l'armateur aux gens de mer appartenant à l'équipage; (R78P3)
- d) les armateurs devraient veiller à ce que les gens de mer employés par eux disposent d'articles de literie adaptés, d'ustensiles de table et autres articles.

B3.1.12. Moyens et services de bien-être en mer

1. Des moyens et installations de bien-être devraient être fournis aux gens de mer à bord des navires. Lorsque cela est réalisable, ces moyens devraient inclure:

- a) la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio;
- b) la projection de films ou de films vidéo, dont le stock devrait être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables;
- c) des installations sportives, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont;
- d) lorsque cela est possible, des moyens de pratiquer la natation;
- e) une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel ou autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock devrait être renouvelé à des intervalles raisonnables;
- f) des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre.

2. Chaque fois que cela est possible et approprié, il faudrait envisager la possibilité d'installer des bars pour les gens de mer à bord des navires, pour autant que cela ne soit pas contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales. (R173P23)

3. L'accès aux communications téléphoniques du navire à la terre, s'il en existe, devrait être autorisé et le prix à payer par le marin pour ces communications devrait être raisonnable; un système de communication spécialisé devrait également être fourni si possible, y compris des installations pour le courrier électronique et Internet.

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

5. Des mesures devraient être prises pour garantir, sous réserve des lois et règlements nationaux ou internationaux applicables, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, les gens de mer obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur conjoint ou leurs parents et amis à bord de leur navire quand celui-ci se trouve au port.

6. La possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leur conjoint de temps à autre lors d'un voyage devrait être prise en considération, lorsque cela est possible et raisonnable. Le conjoint devrait être muni d'une assurance adéquate contre les risques d'accident et de maladie; l'armateur devrait accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance. (R173P26)

Principe directeur B3.2. – Alimentation et service de table

B3.2.1. Inspections

1. Le capitaine du navire ou un officier spécialement désigné par lui à cet effet, accompagné d'un membre responsable du personnel de cuisine et de table, devrait procéder à des intervalles maxima d'une semaine à l'inspection:

- a) des provisions de vivres et d'eau;
- b) de tous locaux et équipements utilisés pour l'emmagasinage et la manipulation des vivres et de l'eau, ainsi que de la cuisine et de toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas; il devrait veiller en outre à ce que les dispositions applicables soient respectées, dans les limites et moyens de contrôle à la disposition du capitaine du navire. Les résultats de chaque inspection devraient être consignés par écrit et tenus à la disposition des autorités compétentes de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port. (C68A7/1, 2 modifié)

B3.2.2. Enquêtes et publications

1. L'autorité compétente devrait recueillir des informations aussi récentes que possible sur l'alimentation et les méthodes d'achat, d'emmagasinage et de conservation des vivres, ainsi que sur la préparation et les services des repas, en tenant compte spécialement des conditions exigées pour le service de cuisine et de table à bord. (C68A12/1)

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

3. L'autorité compétente devrait faire toutes recommandations utiles en vue d'éviter le gaspillage de vivres, de faciliter le maintien d'un niveau adéquat de propreté et d'assurer la commodité maximum du travail. (C68A12/3)

Titre 4. Protection sanitaire, bien-être, soins médicaux et sécurité sociale

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

B4.1.1. Soins médicaux à terre

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

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

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

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

B4.1.2. Modèle de rapport médical

1. L'autorité compétente doit adopter un modèle de rapport médical pour les gens de mer à l'usage des médecins de bord, des capitaines ou des personnes chargées des soins médicaux à bord ainsi que des hôpitaux ou médecins à terre, conforme au modèle proposé à l'annexe B-II du présent code. (C164A12/1) Les informations contenues dans les rapports médicaux doivent rester confidentielles et ne devraient être utilisées que pour faciliter le traitement des gens de mer. (C164A12/3)

B4.1.3. Prescriptions relatives à l'infirmierie et aux soins médicaux à bord des navires

1. L'infirmierie devrait être conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des soins de premiers secours. (C164A11/5)

2. L'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau devraient être aménagés de manière à assurer le confort et à faciliter le traitement des occupants. (C164A11/6)

3. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmierie devrait être prescrit par l'autorité compétente. (C164A11/7)

4. Les occupants de l'infirmerie devraient disposer, pour leur usage exclusif, de water-closets qui fassent partie de l'infirmerie elle-même ou soient situés à proximité immédiate de celle-ci. (C164A11/8)

5. Les personnes chargées d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins devraient avoir suivi des cours consistant:

- a) pour les navires d'une jauge [brute] inférieure à [1 600] tonneaux pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux, en une formation élémentaire qui permette aux personnes intéressées de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord et de faire bon usage de conseils médicaux par radio ou par satellite;
- b) pour tous les autres navires, en une formation médicale d'un plus haut niveau, comprenant une formation pratique dans le service d'urgence ou d'accidents d'un hôpital lorsque cela est réalisable et une formation à des techniques de survie, telles que la thérapie intraveineuse; cette formation doit permettre aux personnes intéressées de participer effectivement à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils seront susceptibles de demeurer à bord. (C164A9/2)

6. Les cours devraient être fondés sur le contenu de l'édition la plus récente du Guide médical international de bord, du Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses, du Document destiné à servir de guide – Guide international de formation maritime publié par l'Organisation maritime internationale, et de la partie médicale du Code international des signaux ainsi que des guides nationaux analogues. (C164A9/3)

7. Les personnes auxquelles il est fait référence au paragraphe 5 ci-dessus et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre des cours leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés, approximativement tous les cinq ans. (C164A9/4)

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

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

- a) développer et coordonner les efforts de recherche et de sauvetage et organiser une aide et une évacuation médicales rapides en mer, en cas de maladie ou d'accident grave à bord d'un navire, grâce notamment à des systèmes de signalement périodique de position des navires, à des centres de coordination des opérations de sauvetage et à des services d'urgence par hélicoptère, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, ainsi qu'au Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) élaboré par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale;

-
- b) utiliser de façon optimale les navires de pêche disposant d'un médecin et les navires stationnés en mer pouvant fournir des services hospitaliers et des moyens de sauvetage;
 - c) élaborer et tenir à jour une liste internationale de médecins et d'établissements médicaux disponibles à travers le monde pour assurer des soins médicaux d'urgence aux gens de mer;
 - d) débarquer les gens de mer dans un port en vue d'un traitement d'urgence;
 - e) rapatrier les gens de mer hospitalisés à l'étranger dès que cela est réalisable, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;
 - f) prendre des dispositions visant à apporter une assistance personnelle aux gens de mer pendant leur rapatriement, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;
 - g) s'efforcer d'établir des centres sanitaires pour les gens de mer, qui seraient chargés de:
 - i) mener des recherches sur la santé, le traitement médical et les soins de santé préventifs des gens de mer;
 - ii) former à la médecine maritime le personnel médical et le personnel de santé;
 - h) recueillir et évaluer des statistiques relatives aux accidents du travail, aux maladies professionnelles et aux décès des gens de mer et les intégrer dans le système national de statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès couvrant d'autres catégories de travailleurs, en les harmonisant avec ce système;
 - i) organiser des échanges internationaux d'informations techniques et de matériel pédagogique et de personnel enseignant ainsi que des cours de formation, des séminaires et des groupes de travail internationaux;
 - j) assurer à tous les gens de mer des services de santé et des services médicaux, curatifs et préventifs, qui leur soient spécialement destinés dans les ports ou mettre à leur disposition des services généraux médicaux de santé et de rééducation;
 - k) prendre les dispositions en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément aux souhaits de leurs parents les plus proches. (C164A13/2)

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

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

1. Les Membres devraient s'efforcer de fournir aux personnes à la charge des gens de mer des soins médicaux appropriés et suffisants, en attendant la création d'un service de soins médicaux qui comprendrait dans son champ d'application les travailleurs en général et les personnes à leur charge, et informer le Bureau

international du Travail, conformément à ce que déciderait le Conseil d'administration, des mesures prises à cet effet.

Principe directeur B4.2. – Responsabilité des armateurs en cas de maladie ou d'accident touchant des gens de mer, ou en cas d'autres événements malheureux

1. La totalité du salaire prévu par le paragraphe 4 de la norme A4.2 pourrait être payée, à l'exclusion des primes supplémentaires. (C165A14&15)

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

3. La législation nationale pourrait également prévoir que l'armateur cessera d'être responsable à l'égard d'un marin malade ou blessé pour la prise en charge des frais dès lors que ce marin peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés. (C55A4/3, A5/3)

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

5. En cas de perte d'un navire par naufrage, l'indemnité devrait être payée, en vertu des dispositions du paragraphe 6 de la norme A4.2, pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux de salaire payable en vertu de l'accord, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin pourra être limité à deux mois de salaire. (C8A2/2) Les Membres devraient veiller à ce que les marins puissent avoir recours, pour le recouvrement de ces indemnités, aux mêmes procédés légaux que pour le recouvrement des arriérés de salaires gagnés pendant le service. (C8A3)

Principe directeur B4.3. – Santé et sécurité et prévention des accidents

B4.3.1. Dispositions concernant les accidents du travail

1. Les dispositions visées dans la norme A4.3 devraient en particulier porter sur les points suivants:

- a) dispositions générales et dispositions de base;
- b) aspects structurels des navires;
- c) machines;
- d) mesures spéciales de sécurité au-dessous des ponts;
- e) matériel de chargement et de déchargement;
- f) prévention et extinction des incendies;
- g) ancres, chaînes et câbles;
- h) cargaisons dangereuses et lest;

-
- i)* équipement individuel de protection pour gens de mer; (C134A4/3)
 - j)* travail dans des espaces confinés. (nouveau)

B4.3.2. Obligations de l'armateur

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

2. Il conviendrait de tenir compte des articles 7 et 11 de la convention sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation sur la protection des machines, 1963, d'après lesquels il incombe, d'une part, à l'employeur de veiller à ce que les machines utilisées soient convenablement protégées et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée si elle ne comporte pas de dispositif de protection et, d'autre part, au travailleur de ne pas utiliser une machine sans que les dispositifs de protection dont elle est pourvue soient en place, et de ne pas rendre inopérants ces dispositifs. (R142P5)

B4.3.3. Déclaration des accidents du travail et compilation de statistiques

1. Tous les accidents du travail devraient être signalés pour qu'ils fassent l'objet d'enquêtes et pour que des statistiques détaillées sur ces accidents soient établies et analysées. Les rapports ne devraient pas être limités aux accidents mortels ou aux accidents dans lesquels le navire lui-même est atteint. (C134A2/2)

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

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

B4.3.4. Enquêtes sur les accidents du travail

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

2. Les domaines suivants pourraient faire l'objet d'une enquête:

- a)* le milieu de travail (par exemple les aires de travail, la disposition des machines ainsi que les moyens d'accès et l'éclairage) et les méthodes de travail;
- b)* la fréquence des accidents pour les différents groupes d'âge;
- c)* les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires;
- d)* les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement du volume de travail;

-
- e) les problèmes et les conséquences résultant des progrès techniques, ainsi que de leur influence sur la composition des équipages;
 - f) les problèmes résultant des défaillances humaines, telles que la négligence. (R142P3)

B4.3.5. Programmes de prévention des accidents du travail

1. Afin de disposer d'une base solide pour la prévention des accidents qui sont dus aux risques propres au travail maritime, des recherches devraient être entreprises sur l'évolution générale en matière d'accidents de cette nature ainsi que sur les risques que les statistiques révéleraient. (C134A3)

2. La mise en œuvre de ces programmes devrait être organisée de telle sorte que l'autorité compétente, les autres organismes intéressés, les armateurs et les gens de mer ou leurs représentants puissent y prendre une part active. (C134A8/2)

3. En particulier, il serait créé des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la prévention des accidents ou des groupes spéciaux de travail, au sein desquels les organisations d'armateurs et des gens de mer seraient représentées. (C134A8/3)

4. Lorsque cette activité est menée au niveau de l'entreprise, il conviendrait d'envisager la représentation des gens de mer à tout comité de sécurité se réunissant à bord des navires de l'armateur.

5. Les fonctions des commissions et autres organismes visés au paragraphe 2 ci-dessus pourraient notamment être les suivantes:

- a) l'élaboration de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents;
- b) l'organisation d'une formation et l'élaboration de programmes portant sur la prévention des accidents;
- c) l'organisation de la publicité nécessaire en matière de prévention des accidents, en particulier au moyen de films, d'affiches, de notices et de brochures;
- d) la distribution de documents et la diffusion de renseignements relatifs à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.

6. Toutes personnes chargées de la préparation des textes relatifs aux mesures de prévention des accidents, ou de l'élaboration des pratiques recommandées, devraient prendre en considération les règles ou recommandations adoptées par les autorités ou organisations nationales ou par les organisations maritimes internationales compétentes. (R142P6)

7. Lors de l'élaboration des programmes de prévention des accidents, les Membres devraient tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et l'hygiène du travail maritime qui aurait été publié par le Bureau international du Travail. (R142P4)

B4.3.6. Formation relative à la prévention des accidents du travail

1. Les programmes de la formation visée au premier paragraphe de la norme A4.3 devraient être périodiquement revus et mis à jour, compte tenu de

l'évolution des types de navires et de leurs dimensions, ainsi que des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord. (R142P7)

2. La publicité relative à la prévention des accidents devrait être organisée sur une base permanente. Cette publicité pourrait revêtir les formes suivantes:

- a) films d'instruction, vues fixes et courts métrages, à utiliser dans les centres de formation professionnelle destinés aux gens de mer, et, si possible, projections de films à bord des navires;
- b) affiches sur la sécurité apposées à bord des navires;
- c) insertion, dans les revues destinées aux gens de mer, d'articles sur les risques de la profession maritime et sur les mesures de prévention des accidents;
- d) campagnes spéciales pendant lesquelles divers moyens de publicité seraient utilisés pour familiariser les gens de mer avec la prévention des accidents et avec des méthodes de travail offrant toute sécurité.

3. Cette publicité devrait tenir compte des différences de nationalités, de langues et d'habitudes des gens de mer à bord du navire. (R142P8)

B4.3.7. Education des jeunes marins en matière de sécurité et de santé

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

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

- a) le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds;
- b) le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des cofferdams;
- c) les travaux entraînant l'exposition à des bruits et à des vibrations dont l'intensité atteint des niveaux nocifs;
- d) la conduite d'engins de levage ou d'autres équipements ou outils non manuels, ou la signalisation au conducteur d'équipements de ce genre;
- e) la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage;
- f) les gréements;

-
- g) le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps;
 - h) le poste d'homme de quart pendant la nuit;
 - i) l'entretien de l'équipement électrique;
 - j) le contact avec des matières pouvant être nuisibles ou des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques et l'exposition à des rayonnements ionisants;
 - k) le nettoyage des appareils de cuisine;
 - l) la manipulation ou la responsabilité des chaloupes. (R153P9)

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

4. Les programmes d'éducation et de formation des jeunes marins, tant à terre qu'à bord, devraient prévoir un enseignement sur les dangers que l'usage de drogues et d'autres substances particulièrement nocives ainsi que d'autres activités nuisibles peut avoir sur leur santé et leur bien-être. (R153P11)

B4.3.8. Coopération internationale

1. Les Membres, au besoin avec l'assistance d'organismes intergouvernementaux et d'autres organisations internationales, devraient s'efforcer, en coopération les uns avec les autres, de parvenir à la plus grande uniformité possible d'action pour la prévention des accidents du travail.

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

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

- a) arrangements bilatéraux et multilatéraux en vue d'uniformiser les normes et les dispositifs de sécurité en matière de prévention des accidents;
- b) échange de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de prévenir les accidents;
- c) assistance en matière d'essais du matériel et d'inspection, conformément aux dispositions du pays d'immatriculation du navire;
- d) collaboration lors de l'établissement et de la diffusion des dispositions, des règles ou des manuels relatifs à la prévention des accidents;
- e) collaboration pour la mise au point et l'utilisation du matériel de formation;

-
- f) mise en commun des moyens matériels ou assistance mutuelle pour la formation des gens de mer dans le domaine de la prévention des accidents et de méthodes de travail offrant toute sécurité. (R142P9)

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

B4.4.1. Responsabilités des Membres

1. Les Membres devraient prendre des mesures pour que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans les ports et à bord des navires et qu'une protection adéquate leur soit assurée dans l'exercice de leur profession.

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

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

4. Les Membres devraient prendre des mesures visant à supprimer les entraves à la libre circulation, entre les navires, les organisations centrales d'approvisionnement et les institutions consacrées au bien-être, de tout le matériel nécessaire, tel que films, livres, journaux, équipement sportif, à l'usage des gens de mer, tant à bord de leur navire que dans les centres à terre, et à accélérer cette libre circulation. (R138P14)

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

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

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

1. Les Membres devraient fournir les moyens et services de bien-être nécessaires dans les ports appropriés du pays ou veiller à ce qu'ils soient fournis.

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

- a) les pouvoirs publics;

b) les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, s'il en existe, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord;

c) des organisations bénévoles. (R173P8/1)

3. Les moyens nécessaires de bien-être et de loisirs devraient être créés ou développés dans les ports. Ils devraient comprendre:

a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins;

b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions;

c) des moyens éducatifs;

d) le cas échéant, des moyens de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

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

5. Lorsqu'un grand nombre de gens de mer appartenant à différentes nationalités ont besoin, dans un port déterminé, de certaines installations telles qu'hôtels, clubs ou installations sportives, les autorités ou les institutions compétentes de leur pays d'origine et des pays d'immatriculation des navires ainsi que les associations internationales intéressées devraient procéder à des consultations et coopérer les unes avec les autres, de même qu'avec les autorités et les institutions compétentes du pays dans lequel le port est situé, en vue de mettre leurs ressources en commun et d'éviter les doubles emplois inutiles. (R173P13)

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

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

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

B4.4.3. Conseils de bien-être

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

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

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

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

B4.4.4. Financement des moyens de bien-être

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

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

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

B4.4.5. Diffusion d'informations et mesures de simplification

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

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

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

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

B4.4.6. Gens de mer étrangers dans les ports

1. En vue de protéger les gens de mer étrangers, il conviendrait de prendre des mesures tendant à faciliter:

- a) l'accès à leurs consuls;
- b) une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.

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

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

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

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

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

Principe directeur B4.5. – Sécurité sociale

B4.5.1. Principes généraux

1. Les Membres devraient appliquer les principes suivants et informer le Bureau international du Travail des mesures prises pour mettre ces principes en application:

- a) Les Membres devraient conclure des accords pour que tout marin appartenant à un pays signataire et employé à bord ou au service d'un navire d'un autre pays signataire soit assujéti, pour l'assurance sociale obligatoire et la réparation des accidents du travail, soit au régime de son pays, soit au régime correspondant de l'autre pays. (R75P1)
- b) De tels accords pourraient prévoir, par exemple, pour les Membres, la possibilité soit d'agir comme agents réciproques pour recevoir des demandes de prestations, pour obtenir toute preuve requise et pour fournir des prestations, sous forme de paiements ou de services, aux gens de mer ou aux personnes à leur charge qui ont droit à des prestations en vertu des lois d'assurances sociales de l'un des Membres, mais qui se trouvent effectivement sur le territoire de l'autre Membre, soit de transférer des cotisations, soit d'appliquer les dispositions de la convention sur la conservation des droits à pension des migrants, 1935, soit de combiner ces méthodes. (R75P2)

-
- c) Lorsque des gens de mer résidant dans le territoire d'un Membre et employés à bord ou au service d'un navire immatriculé dans le territoire d'un autre Membre subissent un accident du travail et ne sont pas couverts par un régime de réparation des accidents du travail ou par un régime qui en tient lieu, le second Membre devrait prendre des dispositions pour assurer à ces gens de mer une pleine protection, au moyen d'accords conclus avec l'autre Membre ou par tout autre moyen. (R75P3)

2. Lorsque les armateurs d'un Membre concluent des conventions collectives qui assurent aux gens de mer résidant dans le territoire de ce Membre des prestations supplémentaires à celles qui sont prévues par la législation nationale et lorsqu'ils emploient des gens de mer résidant dans le territoire d'un autre Membre, ils devraient assurer à ceux-ci les mêmes prestations. (R75P4)

B4.5.2. Prestations de chômage

1. Les Membres devraient organiser pour les gens de mer un système effectif d'assurance contre le chômage résultant de naufrage ou de toute autre cause, soit au moyen d'un régime d'assurance gouvernementale, soit au moyen de subventions accordées par le gouvernement aux organisations professionnelles dont les statuts prévoient en faveur de leurs membres le paiement d'indemnités de chômage. (R10)

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Principe directeur B5.1. – Responsabilités de l'Etat du pavillon

B5.1.1. Principes généraux

1. L'autorité compétente devrait prendre les dispositions nécessaires pour favoriser une coopération efficace entre les institutions publiques et les autres organisations intéressées par les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie des gens de mer à bord. (R185P1 modifié)

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

B5.1.2. Certificats et documents de conformité

1. Lors de l'établissement du modèle national de document de conformité au paragraphe 2 de la réglementation 5.1.2, l'autorité compétente devrait tenir compte de ce qui suit:

- a) l'énoncé des prescriptions dont il est question au paragraphe 4 a) de la norme A5.1.2 devrait être complet et rendre compte de l'essentiel des dispositions applicables des lois et règlements nationaux portant sur les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie des gens de mer à bord pour chacun des aspects généraux énumérés à l'annexe A-I;
- b) conformément au paragraphe 4 b) de la norme A5.1.2, cet énoncé devrait en outre s'appliquer spécifiquement au navire ou à la catégorie de navires visés et

indiquer précisément ce qu'il convient de faire pour satisfaire aux prescriptions relatives aux différents aspects généraux compte tenu des particularités du ou des navires considérés pour ce qui touche, par exemple, à la taille et à la nature du bâtiment, aux types de voyages devant être effectués, aux effectifs embarqués et aux risques particuliers liés à la cargaison ou à d'autres facteurs; chaque fois que cela est utile et possible, les prescriptions devraient comporter des indications chiffrées;

- c) il importe avant toute chose que cet énoncé soit libellé en des termes clairs choisis en vue d'aider tous les intéressés – inspecteurs nationaux, fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et gens de mer – à vérifier que les prescriptions établies sont bien observées.

2. Les procédures ou politiques mentionnées dans le document de conformité qui doivent être mises en œuvre par chacun des navires battant le pavillon du Membre intéressé, conformément au paragraphe 4 c) de la norme A5.1.2, peuvent prendre diverses formes. Le document devrait respecter le modèle reproduit à l'annexe B-III. Les procédures ou politiques devraient viser l'instauration sur chaque navire d'un système propre à garantir le respect à bord, en tout temps, des normes de la présente convention. Elles peuvent prendre la forme d'un système devant permettre d'atteindre les objectifs visés par les prescriptions. Un tel système pourrait aussi s'inscrire dans un dispositif plus important conçu pour la mise en œuvre des obligations contractées par le Membre en vertu de plusieurs instruments internationaux, y compris la présente convention.

B5.1.3. Inspection et mise en application

1. L'autorité compétente et tout autre service ou autorité totalement ou partiellement chargé de l'inspection des conditions d'emploi et de travail des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour leur permettre d'exercer leurs fonctions. (R185P3) Ainsi:

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

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

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

- a) en habilitant le capitaine, les gens de mer ou les représentants de ces derniers à requérir une inspection lorsqu'ils le jugent nécessaire;

b) en fournissant aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées des informations et conseils techniques au sujet des moyens les plus efficaces de donner effet aux normes de la présente convention et d'œuvrer pour une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord. (R185P6)

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

a) l'importance des tâches leur incombant, en particulier le nombre, la nature et la taille des navires soumis à l'inspection ainsi que le nombre et la complexité des dispositions légales à appliquer;

b) les moyens matériels mis à la disposition des inspecteurs;

c) les conditions pratiques dans lesquelles l'inspection doit être effectuée pour être efficace. (R185P4)

5. Sous réserve des conditions auxquelles les lois ou règlements nationaux soumettraient le recrutement au sein du service public, les inspecteurs devraient posséder des qualifications et une formation adéquate pour exercer leurs fonctions et, autant que possible, avoir une formation maritime ou une expérience de marin. Ils devraient posséder une connaissance adéquate des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi que de la langue anglaise.

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

7. Tous les inspecteurs devraient avoir une idée claire des circonstances dans lesquelles il y a lieu de procéder à une inspection, de l'étendue de l'inspection à effectuer dans les différentes circonstances visées et de la méthode générale d'inspection. Des critères recommandés pour les inspections sont énoncés à l'annexe B-IV.

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

a) à monter à bord des navires et à pénétrer librement et à l'improviste, dans tous locaux appropriés, à toute heure du jour et de la nuit. (R185P5) Cependant, au moment d'engager l'inspection du navire, les inspecteurs devraient informer de leur présence le capitaine ou la personne assumant le commandement et, selon le cas, les gens de mer ou leurs représentants; (R185P13)

b) à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou le représentant de l'armateur, sur toute question concernant l'application des normes établies en application de la loi et des règlements nationaux, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé;

c) à demander communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou informations ayant directement trait à l'objet de l'inspection en vue de s'assurer du respect des lois et règlements nationaux assurant l'exécution de la présente convention;

d) à s'assurer de l'affichage des avis requis par les lois et règlements assurant l'exécution de la présente convention;

-
- e) à prélever et à emporter, aux fins d'analyse, des échantillons de produits, de marchandises, d'eau potable, de vivres et de matériaux et substances utilisés ou manipulés. L'armateur ou son représentant et, selon le cas, le marin devraient être présents lorsque de tels prélèvements sont effectués ou emportés ou en être avisés. La quantité de l'échantillon devrait être correctement notée par l'inspecteur; (R185P12)
 - f) à la suite d'une inspection, à porter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine les carences pouvant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord; (R185P15)
 - g) à alerter l'autorité compétente sur tous défauts ou abus que les lois ou règlements en vigueur ne prennent pas spécifiquement en compte et à la saisir de propositions pour l'amélioration de ces lois et règlements;
 - h) à aviser l'autorité compétente de tous accidents du travail ou maladies professionnelles affectant des marins dans les cas et selon la manière prescrits par les lois ou les règlements nationaux. (R185P14)

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

- a) se voir interdire de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans l'ensemble des activités qu'ils sont appelés à contrôler;
- b) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions;
- c) tenir confidentielle la source de toute plainte alléguant qu'il existe un danger ou des carences dans les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie des gens de mer à bord, ou qu'il y a violation des dispositions législatives ou réglementaires, et s'abstenir de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte.

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

- a) une liste des lois et des règlements en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que tous les amendements devenus applicables pendant l'année;
- b) des informations détaillées relatives à l'organisation du système d'inspection;
- c) des statistiques des navires ou autres locaux assujettis à l'inspection et des navires ou autres locaux effectivement inspectés;
- d) des statistiques des [gens de mer nationaux ou résidant sur le territoire] [de l'ensemble des gens de mer assujettis aux lois et règlements nationaux];

-
- e) des statistiques et des informations sur les infractions à la législation, les sanctions infligées et les cas où des navires ont été retenus;
 - f) des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles affectant les gens de mer [ayant fait l'objet d'une déclaration]. (R185P16)

B5.1.4. Procédures de plainte à bord

1. L'autorité compétente devrait établir, en étroite consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, un modèle de procédures en vue du traitement équitable des plaintes à bord sur les navires battant son pavillon.

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

- a) les procédures devraient viser autant que possible à encourager le règlement pacifique et précoce des conflits et des plaintes à bord, d'une manière expéditive et au niveau le plus proche possible des gens de mer. Quel que soit le nombre de plaintes qui peuvent viser spécifiquement les personnes à qui elles doivent être adressées, ou même le capitaine du navire dans tous les cas, les gens de mer devraient aussi pouvoir se plaindre directement au capitaine ou auprès d'instances extérieures;
- b) afin d'éviter toute victimisation à l'encontre de gens de mer ayant présenté une plainte relative à des aspects relevant de la présente convention, les procédures devraient encourager la désignation à bord d'une personne à même de conseiller les gens de mer sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours, et si le marin auteur de la plainte le lui demande, d'assister à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

3. Les procédures devraient au minimum stipuler ce qui suit:

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

Principe directeur B5.2. – Responsabilités de l'Etat du port

B5.2.1. Inspections au port

1. L'autorité compétente devrait établir une politique relative aux inspections à l'usage des fonctionnaires autorisés qui procèdent à des inspections en vertu de la réglementation 5.2. Cette politique devrait viser à garantir une certaine cohérence et à guider par ailleurs les activités d'inspection et de mise en application liées aux normes de la présente convention. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les fonctionnaires autorisés tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

2. Aux fins de l'établissement d'une politique relative aux circonstances justifiant la retenue d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la norme A5.2.1, l'autorité compétente devrait tenir compte de ce qui suit:

- a) les «sérieuses difficultés matérielles» évoquées au paragraphe 6 a) de la norme A5.2.1 sont normalement de nature financière, les moyens d'existence des gens de mer concernés étant menacés. Un exemple classique de carence donnant lieu à de telles difficultés matérielles est le non-paiement des salaires pendant plusieurs mois. Dans un tel cas, les inspecteurs devraient considérer l'effet normal d'une telle situation sur les gens de mer en général. Ils ne devraient pas, par exemple, avoir à examiner les autres moyens de subsistance dont les personnes concernées peuvent disposer ni la situation précise qui règne dans les pays où résident les gens de mer;
- b) dans l'expression «violation grave», qui figure au paragraphe 6 b) de la norme A5.2.1, la gravité de la violation peut être due à la nature de la lacune en cause. Cela s'applique particulièrement aux cas de violation de droits ou principes fondamentaux ou des droits des gens de mer en matière d'emploi tels qu'établis dans les articles III et IV de la présente convention. L'emploi d'une personne d'un âge inférieur de plus de six mois à l'âge de la majorité, par exemple, devrait être considéré comme une violation grave même si cela concerne une seule personne à bord. Dans d'autres cas, le nombre de déficiences constatées au cours d'une inspection donnée devrait être pris en compte: par exemple, plusieurs cas de déficiences concernant le logement ou l'alimentation et le service de table (qui ne nuisent pas à la sécurité ou à la santé) pourraient être nécessaires avant qu'il ne soit considéré que ces déficiences constituent une violation grave;
- c) pour ce qui touche à l'autre condition nécessaire pour qu'un navire puisse être retenu en application du paragraphe 6 b) de la norme A5.2.1, c'est-à-dire au fait que le navire doit avoir porté atteinte gravement, «récemment et à plusieurs reprises», aux principes ou aux droits consacrés par la présente convention, il conviendrait d'entendre par «récemment et à plusieurs reprises» le fait que des rapports relatifs à de graves violations ont dû être établis à [trois] occasions au moins au cours de l'année précédente.

B5.2.2. Procédures de traitement des plaintes à terre

1. Lorsqu'une plainte du type visé dans la norme A5.2.2 est traitée par un fonctionnaire autorisé, ce dernier devrait déterminer dans un premier temps s'il s'agit d'une plainte de nature générale – concernant les gens de mer à bord du navire ou une catégorie de l'équipage – ou d'une plainte relative au cas particulier des marins concernés.

2. Si la plainte est de nature générale, le recours aux moyens d'action prévus au paragraphe 2 c) de la réglementation 5.2.1 devrait être envisagé.

3. Si la plainte concerne un cas particulier, il conviendrait de prendre connaissance de l'issue des procédures éventuellement menées à bord pour le règlement de la plainte en question. Si une telle procédure n'a pas été engagée ou n'est pas encore épuisée, le fonctionnaire autorisé ne devrait pas, sans raison valable, traiter la plainte mais plutôt encourager son auteur à avoir recours aux procédures existantes à bord. Parmi les raisons pouvant justifier l'examen d'une plainte dans de telles circonstances figurent l'inadaptation ou la longueur des procédures internes ou encore la crainte légitime de représailles de l'auteur de la plainte.

4. Si une plainte paraît fondée, l'inspecteur, avant de tirer des conclusions, devrait laisser au capitaine, à l'armateur et à toute autre personne mise en cause dans la plainte une réelle occasion de faire connaître leur position.

5. Les gens de mer devraient [avoir accès à des informations et des conseils et] pouvoir bénéficier le cas échéant d'une assistance juridique, notamment lorsque la violation alléguée de leurs droits concernant leurs conditions de travail ou de vie entraîne ou est susceptible d'entraîner pour eux de sérieuses difficultés.

Principe directeur B5.3. – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

1. Les agences privées de recrutement et de placement établies sur le territoire du Membre et procurant les services d'un marin à un armateur, où qu'il se trouve, devraient être tenues de s'engager à veiller au respect, par l'armateur, des termes des accords d'engagement maritime conclus entre elles et les gens de mer.

Titre 5, Code, partie B: Annexes

Annexe B-I

(voir principe directeur B1.3.3)

Orientations relatives à l'enseignement et à la formation maritimes et à la planification professionnelle pour les gens de mer qui font partie d'un équipage

Champ d'application

1. La présente annexe s'applique à toute formation destinée à préparer une personne à travailler à bord de navires visés par la présente convention. Elle s'applique à la formation des personnes se préparant à exercer des fonctions dans le service du pont, le service de la machine, le service radioélectrique ou le service général des navires, ou dans plusieurs de ces services. Elle ne s'applique pas aux autres gens de mer à moins qu'ils aient besoin à titre individuel d'une formation ou d'une initiation en matière maritime. (R137P1)

Objectifs de la formation

1. Toute politique de formation professionnelle des gens de mer membres d'un équipage devrait viser les objectifs suivants:

- a) améliorer le rendement dans l'industrie des transports maritimes ainsi que les aptitudes et la capacité des gens de mer;
- b) améliorer les normes en matière de prévention des accidents à bord des navires marchands, en mer ou dans les ports;
- c) encourager un nombre suffisant de personnes possédant les aptitudes nécessaires à faire carrière dans la marine marchande;
- d) s'assurer qu'une formation de base appropriée est donnée à tous les nouveaux marins, à terre si nécessaire ou à bord;
- e) offrir des possibilités de formation professionnelle et de recyclage répondant aux besoins de l'industrie des transports maritimes, en ce qui concerne les diverses fonctions et catégories de personnel navigant;
- f) assurer des facilités de formation pour la mise en œuvre des innovations techniques affectant la marche du navire, la navigation et la sécurité;
- g) garantir l'accès de tous les gens de mer possédant les capacités requises à une formation leur permettant de parvenir aux fonctions les plus élevées;
- h) assurer aux gens de mer des différentes fonctions et catégories une formation pratique appropriée;
- i) assurer, autant que possible, le placement des gens de mer ayant achevé un cours de formation. (R137P2)

Organisation et administration nationales

1. Dans les pays qui ont une industrie des transports maritimes ou qui entendent en créer une, les autorités chargées d'élaborer la politique nationale en matière d'enseignement et de formation devraient veiller à ce qu'une place appropriée soit réservée à la formation des gens de mer dans le réseau général des moyens de formation, afin que les objectifs définis ci-dessus puissent être atteints. (R137P3)

2. Lorsqu'un pays n'est pas en mesure d'assurer la formation des gens de mer pour toutes les fonctions et catégories nécessaires, il devrait examiner la possibilité d'établir, en collaboration avec d'autres pays ainsi qu'avec les organisations internationales, des programmes communs pour la formation de ceux qui ne pourraient pas recevoir la formation voulue dans le cadre de programmes nationaux. (R137P4)

3. Dans chaque pays, les programmes de formation de tous organismes publics et privés qui s'occupent de la formation des gens de mer devraient être coordonnés et développés suivant des normes nationales dûment approuvées et les dispositions applicables de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée. Ces programmes devraient être élaborés en collaboration avec les services gouvernementaux et les établissements d'enseignement et être conçus de manière à satisfaire aux exigences de l'exploitation maritime, définies en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer. (R137P5)

4. Les organismes qui sont chargés d'élaborer ces programmes devraient, notamment:

- a) visiter régulièrement les établissements de formation qui les concernent et se maintenir parfaitement au courant des programmes en vigueur;
- b) prendre toutes mesures pour que les informations sur les possibilités de formation soient diffusées dans tous les milieux intéressés;
- c) participer à l'établissement des normes générales de formation prévues ci-dessous;
- d) participer à l'établissement des normes nationales appropriées relatives à la délivrance de titres constatant la formation professionnelle des gens de mer des diverses fonctions et catégories;
- e) favoriser une coopération directe entre les établissements de formation professionnelle et les responsables du recrutement et de l'emploi. (R137P6)

5. Les autorités ou organismes compétents, en collaboration avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, s'il en existe, devraient veiller à ce que des informations complètes sur les programmes publics et privés de formation des gens de mer et sur les conditions dans lesquelles il est possible de trouver un emploi dans l'industrie des transports maritimes soient mises à la disposition des services d'orientation professionnelle et d'emploi, des services publics de placement et des établissements de formation professionnelle et technique. (R137P7)

6. Les programmes de formation devraient régulièrement être revus et mis à jour, compte tenu des développements techniques de l'industrie. (R137P9) Il devrait être tenu compte, dans la révision de ces programmes, des dispositions applicables de la Convention internationale sur les normes de formation des gens

de mer, de délivrance de brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée [et du document destiné à servir de guide, 1985, élaboré conjointement par l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, y compris toute version révisée qui serait approuvée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail].

Financement

1. Les programmes de formation destinés aux gens de mer devraient être organisés de façon méthodique et leur financement devrait être assuré de manière régulière et adéquate, eu égard aux nécessités et aux développements actuels et futurs de l'industrie des transports maritimes.

2. Dans les cas appropriés, le gouvernement devrait accorder une aide financière aux autorités locales ou aux organismes privés qui se chargent de la formation des gens de mer.

3. Les gens de mer ne devraient pas se voir refuser, du fait de l'insuffisance de leurs ressources ou de la limitation des possibilités de formation, l'accès aux fonctions les plus élevées à bord d'un navire. Les gens de mer devraient donc avoir la possibilité de gagner ou de recevoir un gain ou des émoluments suffisants pour leur permettre d'obtenir une formation appropriée.

4. La formation donnée aux gens de mer dans les établissements publics devrait être gratuite lorsque cela est possible.

5. Dans les cas où l'application d'innovations techniques impose un recyclage, celui-ci devrait être assuré gratuitement aux gens de mer intéressés. Durant les cours de recyclage, les intéressés devraient recevoir des allocations adéquates; les gens de mer envoyés à de tels cours par un armateur devraient recevoir leur plein salaire de base. (R137P10)

Normes de formation

1. Des normes de formation devraient être élaborées conformément aux dispositions applicables de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée, et, le cas échéant, aux prescriptions nationales régissant l'octroi des différents brevets de capacité des gens de mer. Ces normes devraient fixer les points suivants:

- a) la nature des examens médicaux, les normes appliquées lors de ces examens ne devant en aucun cas être inférieures à celles qui sont prévues pour l'admission à l'emploi dans l'industrie des transports maritimes;
- b) le degré d'instruction que doivent avoir les candidats pour l'admission aux cours de formation professionnelle;
- c) les matières qui doivent figurer au programme des cours;
- d) la nature des examens que les élèves devront éventuellement subir au terme des cours de formation qui sont sanctionnés par des examens;
- e) un système propre à garantir que le personnel enseignant des établissements de formation possède l'expérience et les qualifications requises, y compris une connaissance appropriée des progrès de l'équipement et de l'exploitation maritime. (R137P11)

Programmes de formation

1. Les programmes de formation devraient être élaborés sur une base pratique, compte tenu du travail à effectuer dans les divers services à bord. Ils devraient être périodiquement revus et mis à jour afin de tenir compte des progrès techniques. Ils devraient porter notamment, outre sur les principales conditions devant être remplies pour satisfaire aux dispositions applicables de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille, 1978, telle que modifiée, sur les sujets suivants:

- a) formation des différents agents du service général à bord, selon qu'ils seront employés en qualité de garçons de cabine, de cuisiniers, de garçons et de personnel de cuisine, compte tenu des diverses qualifications requises pour les différentes catégories de navires;
- b) prévention des accidents à bord, notamment en ce qui concerne la sécurité des méthodes de travail dans tous les services, y compris la sécurité individuelle (sur laquelle il conviendrait de porter l'accent au cours de l'enseignement professionnel), l'hygiène et l'éducation physique, notamment la natation;
- c) formation en matière de soins médicaux à bord et, en particulier, formation spéciale destinée au personnel responsable des soins médicaux, qui devraient dans tous les cas être fondées sur les guides médicaux établis par les autorités compétentes et être orientées vers une bonne utilisation des services médicaux radiotélégraphiques;
- d) notions de législation sociale et du travail pour ce qui touche à la marine marchande et aux relations professionnelles, règlements concernant les gens de mer, économie des transports, assurances maritimes, droit maritime, etc.;
- e) méthodes d'administration; (R137P12)
- f) enseignements portant sur l'organisation des activités de bien-être à bord. (R138P8)

2. Dans les cas appropriés, les programmes de formation devraient être conçus en fonction de la préparation des élèves à l'obtention de brevets de capacité et devraient correspondre aux normes nationales applicables en matière de brevets. Ils devraient comporter une formation pratique adéquate et tenir compte de l'âge minimum et de l'expérience professionnelle minimum exigés par les autorités compétentes pour la préparation des brevets de capacité des divers degrés. Il devrait également être tenu compte d'autres diplômes reconnus au niveau national. (R137P13)

3. La formation devrait s'étendre sur une période suffisante pour que les élèves puissent assimiler l'enseignement qu'ils reçoivent, et la durée devrait en être déterminée compte tenu de facteurs tels que:

- a) le niveau de formation qu'exige la profession à laquelle le cours prépare;
- b) l'âge que les élèves doivent avoir atteint et l'instruction générale qu'ils doivent avoir reçue pour suivre les cours de formation;
- c) l'expérience pratique déjà acquise par les élèves. (R137P14)

Offre de formation destinée aux gens de mer

1. Tous les marins devraient pouvoir bénéficier d'une formation de base destinée à les préparer à l'ambiance du bord et à l'exécution, en toute sécurité, des travaux du bord.

2. Là où cela est possible, les jeunes gens n'ayant aucune expérience de la mer devraient pouvoir bénéficier de cours de formation prénavatique qui les préparent suffisamment à l'exécution des tâches normalement dévolues aux marins du pont et de la machine et aux agents du service général. (R137P15)

3. Des cours appropriés ou un enseignement devraient être organisés pour permettre aux jeunes gens qui ont les capacités voulues de se préparer aux brevets ou diplômes reconnus dans la marine marchande de leur pays tant pour les officiers que pour les marins. (R137P16)

4. Une formation en vue du perfectionnement et de la promotion des gens de mer devrait, entre autres moyens, comprendre des cours de brève durée dans des écoles de navigation ou des établissements techniques ou des cours par correspondance spécialement adaptés aux exigences de catégories déterminées d'officiers et de marins et aux fonctions auxquelles ils aspirent. (R137P17)

5. Des cours de recyclage, d'adaptation et de perfectionnement devraient être organisés, si nécessaire, pour les officiers et les marins qui en ont les capacités afin de leur permettre d'améliorer leurs aptitudes et d'élargir leurs connaissances et leurs compétences techniques, de se tenir au courant des innovations techniques et de répondre aux exigences des nouvelles méthodes d'exploitation des navires.

6. Lorsque la formation en serait facilitée, les armateurs devraient permettre aux gens de mer employés à bord qui en ont les capacités de bénéficier de temps libre pour des périodes de formation à terre, dans des écoles appropriées, afin qu'ils puissent améliorer leurs aptitudes, apprendre à utiliser les nouvelles techniques et le nouveau matériel, et se préparer à une promotion. Les personnes occupant des postes de responsabilité à bord devraient encourager activement pareille formation. (R137P19)

Recyclage

1. Lorsque la nature des changements techniques l'exige, il conviendrait d'envisager des possibilités de recyclage pour les gens de mer. (R139P11)

2. Il devrait y avoir des consultations avec les organisations d'armateurs et les organisations de gens de mer, et entre celles-ci, lorsque l'introduction de nouvelles techniques est de nature à influencer sur la formation ou les exigences en matière de brevet, ou à apporter des modifications notables aux attributions des diverses catégories de gens de mer. (R139P12)

Méthodes de formation

1. Les méthodes de formation adoptées pour l'instruction des gens de mer devraient être aussi efficaces que possible, compte tenu de la nature de l'enseignement, de l'expérience, de l'instruction générale et de l'âge des élèves, ainsi que du matériel de démonstration et des ressources financières disponibles. (R137P20)

2. La formation pratique, qui exige la participation active des élèves eux-mêmes, devrait occuper une place importante dans tous les programmes de formation. Afin d'assurer cette formation, les gens de mer pourraient être embarqués sur des navires de la marine marchande pour accomplir des périodes de navigation, ou être affectés à des ateliers ou des chantiers navals. (R137P21)

3. Lorsque les établissements de formation utilisent des navires-écoles, des cours pratiques de navigation, de matelotage, de conduite et d'entretien des machines et autres disciplines nautiques ainsi qu'un enseignement détaillé en matière de sécurité à bord devraient y être organisés. (R137P22)

4. Le matériel de démonstration approprié (simulateurs, machines, maquettes de navires, installations de bord, engins de sauvetage, aides à la navigation et appareils de manutention) devrait être utilisé dans les cours de formation. Ce matériel devrait être choisi eu égard aux machines et installations que les élèves pourront être appelés à utiliser. (R137P23)

5. Des films, des ordinateurs et d'autres moyens devraient être utilisés dans les cas appropriés:

- a) lorsqu'ils peuvent aider à compléter, sans pour autant s'y substituer, le matériel de démonstration dont l'utilisation appelle la participation active des élèves eux-mêmes;
- b) comme moyen de formation de base dans certains domaines spécifiques. (R137P24)

6. La formation théorique dispensée dans le cadre des cours de formation devrait être en rapport avec les connaissances théoriques et pratiques nécessaires aux gens de mer. (R137P25)

*Possibilités d'orientation professionnelle, d'instruction
et de formation professionnelle des jeunes marins*

1. Les normes de formation aux carrières maritimes devraient, chaque fois que cela est possible, être coordonnées avec celles qui régissent la formation aux professions à terre afin que les stagiaires puissent acquérir des qualifications reconnues sur le plan national et acceptables tant dans l'industrie maritime que dans d'autres branches d'activité économique. (R153P15)

2. Les jeunes marins devraient être encouragés à recevoir une instruction et une formation préparatoires à l'emploi à bord et, ultérieurement, à poursuivre leur instruction générale ou professionnelle au moyen des diverses formes d'aide financière recommandées ci-dessus. (R153P16)

3. Les jeunes marins devraient avoir l'occasion de poursuivre leur instruction et leur formation professionnelles à bord des navires afin de leur permettre d'acquérir les connaissances et l'expérience indispensables à l'exercice efficace de leurs fonctions, de répondre aux conditions requises pour une promotion et de perfectionner leur culture générale et leurs connaissances techniques.

4. Les capitaines et les officiers devraient encourager et aider les jeunes marins à utiliser et à mettre pleinement en valeur les compétences et les connaissances acquises lors de la formation préparatoire, à acquérir une expérience pratique appropriée à bord et à suivre des cours d'instruction autodirigée pendant qu'ils sont en mer. (R153P18)

5. Pour contribuer à la réalisation de tels objectifs, il conviendrait d'avoir recours à des moyens tels que la formation de bord, les cours par correspondance, l'enseignement programmé ou d'autres moyens d'étude personnelle portant sur des sujets généraux et maritimes.

6. Si possible, les moyens de formation mis à la disposition des gens de mer à bord des navires devraient comporter des locaux convenant à l'étude, des bibliothèques de bord, ainsi que du matériel approprié pour l'instruction autodirigée. (R153P20)

Coopération internationale

1. Les pays devraient coopérer en vue de promouvoir la formation professionnelle des gens de mer; dans certains cas, cette coopération peut s'effectuer utilement sur le plan régional. (R137P26)

2. Dans le cadre de cette coopération, ils pourraient collaborer avec l'Organisation internationale du Travail et d'autres institutions internationales, en particulier l'Organisation maritime internationale, ainsi qu'avec d'autres pays:

- a) pour recruter et former du personnel enseignant;
- b) pour créer et améliorer les moyens de formation pour les officiers et les marins;
- c) pour créer, conjointement avec d'autres pays, lorsque le besoin s'en fait sentir, des moyens de formation;
- d) pour offrir des possibilités de formation à des élèves ou à des instructeurs stagiaires étrangers choisis à cet effet, et pour envoyer des élèves ou des instructeurs stagiaires dans d'autres pays;
- e) pour organiser des échanges internationaux de personnel, d'informations et de matériels d'enseignement, ainsi que des cycles d'études et des groupes de travail internationaux;
- f) pour mettre des instructeurs qualifiés et expérimentés à la disposition d'établissements de formation de gens de mer à l'étranger. (R137P27)

Annexe B-II

(voir principe directeur B4.1.2 – à compléter ultérieurement)

Annexe B-III

(voir principe directeur B5.1.2, paragraphe 2)

Modèles de certificat de conformité et de document de conformité

DÉCLARATION [DOCUMENT] DE CONFORMITÉ QUE DOIVENT TENIR À JOUR TOUS LES NAVIRES immatriculés en [nom du pays]

Le présent document, qui traite des droits et normes énoncés dans la convention sur le travail maritime, 2005 («la convention»), est tenu à jour conformément à [référence à la loi ou au règlement applicable].

Numéro de référence

Nom du navire

Numéro OMI du navire

Nom et adresse de l'armateur [y compris une compagnie telle que définie dans le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)]

Date de la première certification (voir «CERTIFICATIONS» ci-après)

Organisme chargé de la certification

Partie I: Prescriptions types de la législation nationale

[1. Aucune personne employée sur le navire ne doit avoir moins de 16 ans. Aucune personne de moins de 18 ans ne doit travailler la nuit ou être affectée à des travaux dangereux du type de ceux énumérés à l'annexe [insérer la référence qui convient]. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)]

2. Toutes les personnes employées ou engagées pour servir à bord du navire doivent produire un certificat médical attestant leur aptitude physique; elles doivent détenir à bord un certificat valide. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)

3. Toutes les personnes employées ou engagées pour servir à bord du navire doivent posséder des brevets de capacité ou autres certificats valides et appropriés. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)

[4. Une pièce d'identité des gens de mer valide doit avoir été délivrée sur demande à toutes les personnes employées ou engagées pour servir à bord du navire. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)]

5. Des exemplaires à jour des accords d'engagement maritime conclus entre chaque personne employée ou engagée pour servir à bord du navire et l'armateur, suivant le modèle figurant à l'annexe [insérer la référence qui convient], doivent se trouver à bord du navire. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].) [Le paiement à effectuer en vertu des accords d'engagement maritime doit avoir lieu le(s) [jour(s)] de chaque mois ou avant cette (ces) date(s).]

6. La durée du travail ou des périodes de repos doit correspondre aux durées indiquées à l'annexe [insérer la référence qui convient] et doit être consignée dans des registres. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)

[7. Le navire doit en tout temps avoir à bord un équipage correspondant au rôle d'équipage figurant en annexe [insérer la référence qui convient] [supprimer cette mention si elle est sans objet]. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)]

8. Le logement approuvé tel qu'il est détaillé à l'annexe [insérer la référence qui convient] doit être maintenu. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)

9. Les normes de base pour l'alimentation et le service de table indiquées à l'annexe [insérer la référence qui convient] doivent être observées. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)

10. Toutes les personnes employées ou engagées pour servir à bord du navire, en particulier les jeunes gens, doivent avoir suivi une formation dans les domaines de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)

11. L'équipement médical et le personnel médical doivent être conformes à ceux indiqués à l'annexe [insérer la référence qui convient]. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)

12. Les moyens de bien-être à bord doivent être conformes à ce qui est spécifié à l'annexe [insérer la référence qui convient]. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)

13. Toute personne employée ou engagée pour servir à bord du navire peut adresser au capitaine une plainte concernant les conditions d'emploi et les aménagements relatifs à la vie à bord. Si cette plainte ne peut être traitée ou résolue à bord du navire ou avec l'armateur/la compagnie, le plaignant peut contacter [coordonnées de l'organisme compétent du pays] ou un fonctionnaire autorisé au port. Tous les différends et toutes les décisions auxquelles ils donnent lieu doivent être enregistrés. (Voir [renvoi à la disposition légale applicable].)

[Toute prescription supplémentaire s'appliquant spécifiquement au navire considéré devrait figurer ici.]

Partie II: Déclaration type relative aux procédures et règles qui doivent être suivies à bord du navire pour assurer le respect continu des prescriptions d'une inspection à l'autre

[...]

[Signature et titre du fonctionnaire compétent]

[date]

Modèle de CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

Première certification

Le navire qui fait l'objet du document de conformité numéro [numéro de référence] a été inspecté par [nom et titre de l'inspecteur ou des inspecteurs] le [date] à [lieu] afin de vérifier la conformité avec les prescriptions de la convention sur le travail maritime, 2005.

Il a été constaté que les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie à bord du navire correspondent aux [engagements pris dans la [déclaration] susvisée].

Explications

[Signature et titre du fonctionnaire compétent] [date]

Certifications ultérieures

Le navire qui fait l'objet du document de conformité numéro [numéro de référence] et du certificat de conformité numéro [numéro de référence] a été inspecté le [date] à [lieu]:

pour cause de [renouvellement, changements apportés à la construction du navire ayant une incidence sur les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie à bord].

Il a été constaté que les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie à bord du navire continuent de correspondre aux dispositions de la convention sur le travail maritime, 2005, sauf en ce qui concerne les aspects importants ci-après*:

Il a été constaté, lors d'une inspection ultérieure effectuée par [nom et titre de l'inspecteur ou des inspecteurs] le [date] à [lieu], qu'il a été parfaitement remédié à toutes les déficiences susmentionnées*.

[Signature et titre du fonctionnaire compétent] [date]

*Veuillez biffer les mentions inutiles.

Annexe B-IV

(voir principe directeur B5.1.3, paragraphe 7 – à compléter ultérieurement)