



Conférence Technique Maritime Préparatoire

# ***Compte rendu***

Genève, 13-24 septembre 2004

# **7 (Rev.)**

## PROJET DE CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME

## **Projet de Convention du travail maritime**

*Conférence technique maritime préparatoire*

**Genève, 13-24 septembre 2004**

---

## **Table des matières**

	<i>Page</i>
Projet recommandé de convention consolidée sur le travail maritime .....	7
Préambule.....	7
Obligations générales .....	8
Article I .....	8
Définitions et champ d'application .....	8
Article II.....	8
Principes et droits fondamentaux .....	10
Article III .....	10
Droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer .....	10
Article IV .....	10
Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions .....	11
Article V.....	11
Règles et parties A et B du code.....	11
Article VI .....	11
Consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer .....	12
Article VII.....	12
Entrée en vigueur .....	12
Article VIII.....	12
Dénonciation .....	12
Article IX .....	12
Effet de l'entrée en vigueur .....	13
Article X.....	13
Fonctions de dépositaire.....	14
Article XI .....	14
Article XII .....	14
Commission tripartite spéciale .....	15
Article XIII.....	15
Amendement à la présente convention.....	15
Article XIV .....	15
Amendements au code.....	16
Article XV.....	16
Textes faisant foi .....	18
Article XVI .....	18
Note explicative sur les règles et le code de la convention du travail maritime.....	19

Titre 1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire.....	21
Règle 1.1 – Age minimum .....	21
Règle 1.2 – Certificat médical.....	22
Règle 1.3 – Formation et qualifications .....	23
Règle 1.4 – Recrutement et placement.....	24
Titre 2. Conditions d'emploi .....	29
Règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime .....	29
Règle 2.2 – Salaires.....	31
Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos.....	35
Règle 2.4 – Droit à un congé.....	37
Règle 2.5 – Rapatriement.....	39
Règle 2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de naufrage ou de perte du navire.....	43
Règle 2.7 – Effectifs.....	44
Règle 2.8 – Organisation des carrières et développement des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer.....	44
Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table.....	47
Règle 3.1 – Logement et loisirs .....	47
Règle 3.2 – Alimentation et service de table.....	58
Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale.....	61
Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre .....	61
Règle 4.2 – Responsabilité des armateurs.....	66
Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents .....	67
Règle 4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre .....	76
Règle 4.5 – Sécurité sociale .....	80
Titre 5. Respect et mise en application des dispositions .....	83
Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon.....	83
Règle 5.1.1 – Principes généraux.....	83
Règle 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus .....	84
Règle 5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime .....	86
Règle 5.1.4 – Inspection et mise en application.....	90
Règle 5.1.6 – Accidents maritimes .....	96
Règle 5.2 – Responsabilités de l'Etat du port.....	97
Règle 5.2.1 – Inspections dans le port.....	97
Règle 5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre.....	101

---

## **Projet recommandé de convention consolidée sur le travail maritime**

### **Préambule**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le ... 2005 en sa ... session;

Désireuse de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, notamment:

- la convention sur le travail forcé, 1930;
- la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;
- la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- la convention sur l'égalité de rémunération, 1951;
- la convention sur l'abolition du travail forcé, 1957;
- la convention concernant la discrimination (emploi et profession), 1958;
- la convention sur l'âge minimum, 1973, et
- la convention sur les pires formes de travail des enfants, 1999;

Consciente que l'Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des conditions de travail décentes;

Rappelant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998;

Consciente également que les gens de mer peuvent se prévaloir des dispositions d'autres instruments de l'OIT et doivent jouir des libertés et droits fondamentaux reconnus à toutes les personnes;

Considérant que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière;

Tenant compte également des normes internationales sur la sécurité des navires, la sécurité des personnes et la qualité de la gestion des navires édictées dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et dans la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée, ainsi que des prescriptions relatives à la formation et aux compétences requises des gens de mer en matière de sécurité qui figurent dans la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée;

---

Rappelant que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 établit un cadre juridique général régissant l'ensemble des activités sur les mers et les océans, qu'elle revêt une importance stratégique comme base de l'action et de la coopération nationales, régionales et mondiales dans le secteur maritime et que son intégrité doit être préservée;

Rappelant l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 qui définit les devoirs et les obligations incombant à l'Etat du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires;

Rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail qui dispose que l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence, ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront en aucun cas être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation;

Déterminée à faire en sorte que ce nouvel instrument soit conçu de manière à recueillir la plus large adhésion possible auprès des gouvernements, des armateurs et des gens de mer attachés aux principes du travail décent, qu'il soit facile à mettre à jour et qu'il puisse être mis en application de manière effective;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à l'élaboration d'un tel instrument, question qui constitue le ... point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

Adopte, ce ... jour de ... deux mille cinq, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention du travail maritime, 2005.

## **Obligations générales**

### *Article I*

1. Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à donner plein effet à ses dispositions conformément aux prescriptions de l'article VI afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent.

2. Les Membres coopéreront entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la présente convention.

## **Définitions et champ d'application**

### *Article II*

1. Aux fins de la présente convention, et sauf stipulation contraire dans telle ou telle de ses dispositions:

a) *autorité compétente* désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, des arrêtés ou des directives ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition en question et à les faire appliquer; (C179, C180, R187)

- 
- b) *déclaration de conformité du travail maritime* désigne la déclaration visée au paragraphe 2 de la règle 5.1.3;
- c) *jauge brute* désigne le tonnage brut d'un navire mesuré *conformément* aux dispositions pertinentes de l'annexe 1 à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée; (Groupe de haut niveau, 3<sup>e</sup> réunion, Commission paritaire maritime, 29<sup>e</sup> session, résolution)
- d) *certificat de travail maritime* désigne un document valide correspondant au certificat de travail maritime visé au paragraphe 1 de la règle 5.1.3;
- e) *prescriptions de la présente convention* renvoie aux prescriptions des articles, des règles et de la partie A du code qui font partie de la présente convention;
- f) *gens de mer ou marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique; (définition provisoire, C185 modifiée, C180+C164 avec modifications, C166, C178+C179+C73A2/1)
- g) *contrat d'engagement maritime* renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage;
- h) *service de recrutement et de placement des gens de mer* désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'employeurs ou de leur placement auprès d'employeurs; (C179A1/1b) modifié)
- i) *navire* désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement *dans* les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire; (STCW modifiée)
- j) *armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou *personne*, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire ou une autre entité ou personne a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention; (C179A1/1c) modifié; ISM, réglementation 1, paragr. 2 modifié)

2. Sauf stipulation contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les gens de mer.

3. Si, aux fins de la présente convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes à la catégorie des gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

4. La présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées, normalement affectés à la navigation maritime commerciale (C7, C8, C15, C16, C22, C23, C58), à l'exception:

- b) des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue;
- c) des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques.

---

5. Si l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. (C147 modifié, C180A1/3, C178A1/7d)

7. Toute exemption ou exclusion opérée par un Membre en application des paragraphes 3, 5 ou 6 du présent article doit être signalée dans les rapports qu'il doit soumettre au Bureau international du Travail au titre de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

8. S'agissant du présent instrument, le terme «convention» désigne également, sauf stipulation contraire expresse, les règles et le code.

## **Principes et droits fondamentaux**

### *Article III*

Chaque Membre vérifie que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:

- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
- c) l'abolition effective du travail des enfants;
- d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

## **Droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer**

### *Article IV*

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.

2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.

3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.

4. Tous les gens de mer ont droit à une protection de leur santé et de leur bien-être et autres formes de protection sociale.

5. Tout Membre doit veiller, dans les limites de sa compétence juridictionnelle, à ce que les droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer, tels qu'ils sont

---

énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés, conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres dispositions.

## **Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions**

### *Article V*

1. Tout Membre appliquera et fera respecter les lois, règlements et autres dispositions qu'il aura adoptés afin de s'acquitter des obligations contractées aux termes de la présente convention en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa compétence.

2. A cet effet, tout Membre exercera une compétence et un contrôle effectifs sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à garantir le respect des normes énoncées dans la présente convention, notamment en prévoyant la conduite d'inspections régulières, l'établissement de rapports, la mise en œuvre de mesures de suivi et l'engagement de poursuites, conformément à la législation applicable.

3. Tout Membre veillera à ce que les navires battant son pavillon soient en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime, comme le prescrit la présente convention.

4. Conformément au droit international, tout navire auquel la présente convention s'applique peut faire l'objet de la part d'un Membre dont il ne bat pas le pavillon, lorsqu'il se trouve dans l'un de ses ports, d'une inspection visant à vérifier que les normes prescrites dans la présente convention sont bien respectées.

5. Tout Membre doit exercer une compétence et un contrôle effectifs sur les services de recrutement et de placement des gens de mer éventuellement établis sur son territoire.

6. Les membres doivent interdire toute violation des prescriptions de la présente convention et doivent, conformément au droit international, établir des sanctions ou exiger l'adoption de mesures correctives en vertu de leur législation, de manière à décourager toute violation. (C180A15 modifié; MARPOL73, article 4 modifié, C178A7 modifié)

7. Les Membres mettront en œuvre leurs engagements contractés aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon d'Etats ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon d'Etats l'ayant ratifiée. (SOLAS, protocole, 1998, article 1, paragraphe 3 modifié; STCW, 78, telle que modifiée, article X, paragraphe 5)

## **Règles et parties A et B du code**

### *Article VI*

1. Les règles et les dispositions de la partie A du code ont force obligatoire pour les Membres. Les dispositions de la partie B du code n'ont pas force obligatoire.

2. Les Membres s'engagent à respecter les principes et droits énoncés dans les règles et à appliquer chacune d'entre elles de la manière indiquée dans les dispositions

---

correspondantes de la partie A du code. En outre, ils doivent dûment envisager de s'acquitter de leurs obligations de la manière prescrite dans la partie B du code.

3. Un Membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les principes et droits de la manière indiquée dans la partie A du code peut, sauf disposition contraire expresse de la présente convention, en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A.

4. Aux seules fins des dispositions du paragraphe 3, une loi, un règlement, une convention collective ou toute autre mesure d'application est considéré comme équivalant dans l'ensemble dans le contexte de la présente convention si le Membre s'assure que:

- a) il favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions de la partie A concernées;
- b) il donne effet à la disposition ou aux dispositions de la partie A concernées.

## **Consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer**

### *Article VII*

Les dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre, en l'absence de telles organisations représentatives sur son territoire, qu'après consultation avec la commission visée à l'article XIII.

## **Entrée en vigueur**

### *Article VIII*

1. Les instruments de ratification de la présente convention seront communiqués au Directeur général du Bureau international du Travail qui les enregistrera. (C147A5)

2. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont les instruments de ratification auront été enregistrés par le Directeur général.

3. Elle entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle les instruments de ratification d'au moins \_\_\_\_\_ Membres représentant au total \_\_\_\_\_ pour cent du tonnage brut de la flotte marchande \_\_\_\_\_ auront été enregistrés.

4. La présente convention entrera ensuite en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date d'enregistrement de son instrument de ratification. (C147A6)

## **Dénonciation**

### *Article IX*

1. Tout Membre peut dénoncer la présente convention à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. Une dénonciation ne prend effet qu'un an après son enregistrement. (C147A7/1)

---

2. Tout Membre qui ne fera pas usage de la faculté de dénonciation que lui confère le présent article dans l'année qui suit l'expiration du délai de dix ans susvisé sera lié pour une nouvelle période de dix ans et pourra, par la suite, dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article. (C147A7/2)

## **Effet de l'entrée en vigueur**

### *Article X*

La présente convention porte révision des conventions suivantes:

Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920

Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufnage), 1920

Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920

Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921

Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1920

Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926

Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936

Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936

Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936

Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936

Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936

Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936

Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage les navires), 1946

Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946

Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946

Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946

Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946

Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946

Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946

Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946

Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949

---

Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949

Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949

Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958

Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970

Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970

Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976

Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976

Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Protocole de 1995 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987

Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987

Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987

Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987

Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996

Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996

Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996

## **Fonctions de dépositaire**

### *Article XI*

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées.

2. Quand les conditions énoncées au paragraphe 1 auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur. (C180A20)

### *Article XII*

Conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, des renseignements complets sur tous les instruments de ratification et actes de dénonciation enregistrés par l'Organisation conformément aux

---

dispositions des articles précédents, ainsi que sur les ratifications des amendements visés aux articles XIV ou XV. (C147A9)

## **Commission tripartite spéciale**

### *Article XIII*

1. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suivra en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.

2. Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission sera composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration.

3. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention pourront participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relatives à la convention. Le Conseil d'administration pourra inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.

4. Les droits de vote des représentants des armateurs et des représentants des gens de mer à la commission seront pondérés de façon à garantir que chacun de ces deux groupes possède la moitié des droits de vote dont disposent l'ensemble des gouvernements représentés à la réunion et autorisés à voter.

## **Amendement à la présente convention**

### *Article XIV*

1. Conformément à l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail et aux règles et procédures de l'Organisation relatives à l'adoption des conventions, la Conférence générale peut adopter des amendements à toute disposition de la présente convention. Des amendements au code peuvent par ailleurs être adoptés conformément aux procédures prescrites à l'article XV.

2. Les amendements adoptés en vertu de l'article 19 de la Constitution n'ont force obligatoire que pour les Membres de l'Organisation dont les instruments de ratification ont été enregistrés par le Directeur général du Bureau international du Travail.

3. Le texte desdits amendements est communiqué pour ratification aux Membres dont les instruments de ratification ont été enregistrés avant son adoption.

4. Conformément à l'article 19 de la Constitution, le texte de la convention modifiée est communiqué aux autres Membres de l'Organisation pour ratification.

5. Un amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle ont été enregistrés les instruments de ratification de cet amendement ou, selon le cas, les instruments de ratification de la convention modifiée d'au moins \_\_\_\_\_ Membres de l'Organisation représentant au total \_\_\_\_\_ pour cent du tonnage brut de la flotte marchande .

---

6. Pour les Membres visés au paragraphe 3, les amendements entrent en vigueur douze mois après la date de leur acceptation, telle qu'indiquée au paragraphe 5, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

7. Pour les autres Membres de l'Organisation, la convention modifiée entre en vigueur douze mois après la date de l'acceptation visée au paragraphe 5, ou douze mois après la date d'enregistrement de l'instrument de ratification, si cette date est postérieure.

8. La présente convention demeure en vigueur dans ses forme et teneur initiales pour les Membres dont les instruments de ratification ont été enregistrés avant l'adoption de l'amendement mais qui n'ont pas ratifié celui-ci.

9. Un Membre ratifiant ultérieurement la convention est lié par tous les amendements entrés en vigueur adoptés avant l'enregistrement de son instrument de ratification, sauf stipulation contraire dans lesdits amendements.

## **Amendements au code**

### *Article XV*

1. Le code peut être modifié soit selon la procédure énoncée à l'article XIV, soit selon la procédure décrite ci-après, sauf stipulation expresse contraire.

2. Un amendement au code peut être proposé au Directeur général par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins            gouvernements ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

3. Après avoir vérifié que les propositions d'amendement remplissent ces conditions, le Directeur général les communique sans tarder, avec toute observation ou suggestion qu'il juge opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs propres observations ou suggestions sur ces propositions dans un délai de six mois ou dans le délai (compris entre trois et neuf mois) fixé par le Conseil d'administration.

4. A l'expiration de ce délai, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions éventuellement faites par les Membres, est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté:

- a) si la moitié au moins des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée;
- b) si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement;
- c) si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer présents à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.

5. Les amendements adoptés conformément aux dispositions du paragraphe précédent sont présentés à la session suivante de la Conférence générale pour approbation.

---

Pour être approuvés, ils doivent recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, les amendements sont renvoyés devant la commission pour un nouvel examen, si celle-ci le souhaite.

6. Le Directeur général notifie les amendements approuvés par la Conférence générale à chacun des Membres dont l'instrument de ratification de la présente convention a déjà été enregistré. Ces Membres sont désignés ci-après comme les «Membres ayant déjà ratifié la convention». La notification qu'ils reçoivent fait référence au présent article et un délai leur est imparti pour communiquer leur désaccord. Ce délai est de deux ans à compter de la date de notification sauf si, lorsqu'elle adopte l'amendement, la Conférence fixe un délai différent qui doit être au minimum d'une année. Une copie de la notification est communiquée pour information aux autres Membres de l'Organisation.

7. Un amendement adopté par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus d' des Membres ayant ratifié la convention et représentant au moins du tonnage brut de la flotte marchande expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général. (STCW modifié)

8. Un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur, six mois après la fin du délai fixé, pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe précédent et n'ayant pas retiré ce désaccord. Toutefois,

- a) avant la fin du délai fixé, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général que l'amendement n'entrera en vigueur pour ce qui le concerne que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation;
- b) avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il déroge à l'application de cet amendement pendant une période donnée.

9. Les amendements faisant l'objet de la notification mentionnée au paragraphe 8 a) ci-dessus entrent en vigueur pour le Membre ayant notifié son acceptation six mois après la date à laquelle il a informé le Directeur général qu'il accepte l'amendement ou à la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, si celle-ci est postérieure.

10. La période visée au paragraphe 8 b) ci-dessus ne devra pas dépasser un an à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ni se prolonger au-delà de la période plus longue éventuellement prescrite par la Conférence générale au moment où elle a approuvé l'amendement.

11. Un Membre ayant exprimé son désaccord sur un amendement donné peut se rétracter à tout moment. Si la notification d'une telle rétractation parvient au Directeur général après l'entrée en vigueur dudit amendement, celui-ci entre en vigueur pour le Membre six mois après la date à laquelle ladite notification a été enregistrée.

12. Une fois qu'un amendement est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.

13. Un Membre ayant accepté un amendement à la présente convention n'est pas tenu, lorsque celui-ci est entré en vigueur, d'étendre le bénéfice de la convention en ce qui concerne des certificats délivrés à des navires battant le pavillon d'un Membre qui n'est pas lié par ledit amendement et n'a pas introduit de demande de dérogation au titre du paragraphe 8 b) ci-dessus, mais seulement dans la mesure où lesdits certificats portent sur des questions couvertes par cet amendement. (SOLAS modifiée, 1974, article VIII(d)(i)(ii))

---

## **Textes faisant foi**

### *Article XVI*

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi. (C147A12)

---

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

1. La présente note ne fait pas partie de la convention du travail maritime. Elle vise seulement à en faciliter la lecture.

2. La convention se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles, à savoir les articles, les règles et le code.

3. Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention. Ils ne peuvent être modifiés que par la Conférence générale sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).

4. Le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires). Le code peut être modifié suivant la procédure simplifiée décrite à l'article XV de la convention. Etant donné qu'il contient des indications détaillées sur la manière dont les dispositions doivent être appliquées, les modifications qui lui seront éventuellement apportées ne devront pas réduire la portée générale des articles et des règles.

5. Les dispositions des règles et du code sont regroupées sous les cinq titres suivants:

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

*Titre 2:* Conditions d'emploi

*Titre 3:* Logement, loisirs, alimentation et service de table

*Titre 4:* Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale

*Titre 5:* Respect et mise en application des dispositions

6. Chaque titre contient des groupes de dispositions ayant trait à un principe ou à un droit particulier (ou à une mesure de mise en application pour le titre 5), avec une numérotation correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l'âge minimum).

7. La convention vise trois objectifs:

- a) établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de principes et de droits;
- b) laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits;
- c) veiller (titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en œuvre.

8. La souplesse d'application résulte essentiellement de deux éléments. Premièrement, la faculté est donnée à chaque Membre – si nécessaire (art. VI, paragr. 3) – de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code en mettant en œuvre des mesures équivalentes dans l'ensemble (telles que définies à l'article VI, paragraphe 4).

---

9. Deuxième élément de souplesse: les prescriptions obligatoires d'un grand nombre des dispositions de la partie A sont énoncées d'une façon plus générale, ce qui laisse une plus grande latitude quant aux mesures précises devant être prises au niveau national. Dans ces cas-là, des orientations pour la mise en application sont données dans la partie B, non obligatoire, du code. Ainsi, les Membres ayant ratifié la convention peuvent vérifier le type de mesures qui peuvent être attendues d'eux en vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A (ainsi que les mesures qui ne seraient pas nécessairement exigées). Par exemple, la norme A4.1, sur les soins médicaux à bord des navires et à terre, prescrit que tous les navires doivent permettre un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires (paragr. 1 *b*) et que «tout navire doit avoir une pharmacie de bord» (paragr. 4 *b*). Pour s'acquitter en toute bonne foi de cette obligation, il ne suffit manifestement pas d'avoir une pharmacie à bord de chaque navire. Une indication plus précise de ce qui est nécessaire (pour garantir que le contenu de la pharmacie sera correctement stocké, utilisé et entretenu) figure dans le principe directeur B4.1.1 (paragr. 8).

10. Les Membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes directeurs indiqués et, comme il est précisé dans le titre 5 à propos du contrôle par l'Etat du port, les inspections ne viseront que les prescriptions pertinentes (articles, règles et normes de la partie A). Toutefois, les Membres sont tenus – aux termes du paragraphe 2 de l'article VI – de dûment envisager de s'acquitter des obligations qui leur incombent au titre de la partie A du code de la manière indiquée dans la partie B. Après avoir dûment étudié les principes directeurs correspondants, ils peuvent décider de prendre des dispositions différentes pour le stockage, l'utilisation et l'entretien du contenu de la pharmacie (pour prendre l'exemple déjà cité). Ceci est acceptable. Toutefois, s'ils suivent les principes directeurs de la partie B, les Membres concernés, de même que les organes chargés de contrôler la mise en application des conventions internationales du travail, peuvent s'assurer sans plus ample examen que les dispositions prises par les Membres montrent qu'ils se sont acquittés de manière adéquate des obligations énoncées dans la partie A.

---

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

### *Règle 1.1 – Age minimum*

*Objet: garantir qu'aucune personne ayant moins de l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire*

1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être engagée ou employée ou travailler à bord d'un navire.
2. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans. (C180A12 modifié)
3. Un âge minimum supérieur sera exigé dans les cas spécifiés dans le code.

### *Norme A1.1 – Age minimum*

1. L'emploi ou l'engagement d'une personne de moins de 16 ans à bord d'un navire est interdit
2. Il est interdit d'employer ou d'engager un marin de moins de 18 ans pour un travail de nuit. Aux fins de la présente norme, le terme «nuit» est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin. (C180A6 modifié)
3. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand:
  - a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou
  - b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.
4. Il est interdit d'affecter des gens de mer de moins de 18 ans à un travail qui est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. (C138A3/1 modifié) Les types d'emploi ou de travail jugés «dangereux» seront déterminés par des normes figurant dans la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables. (C182A4/1 modifié)

---

*Principe directeur B1.1 – Age minimum*

*Règle 1.2 – Certificat médical*

*Objet: garantir l'aptitude physique de tous les gens de mer*

1. Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant son aptitude physique à exercer ses fonctions. (C73A3/1 modifié)
2. Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le code.
3. Les dispositions de la présente règle ne s'appliquent pas aux personnes qui ne sont pas employées habituellement en mer, telles que les pilotes, les dockers itinérants et les travailleurs portuaires.

*Norme A1.2 – Certificat médical*

1. L'autorité compétente exigera qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant leur aptitude physique au travail qu'ils accompliront en mer.
2. Pour que les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard au travail qu'ils ont à exécuter, l'autorité compétente déterminera, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et compte dûment tenu des directives internationales applicables mentionnées dans la partie B du code, la nature de l'examen médical et du certificat correspondant. (C73A4/1 modifié)
3. La présente norme s'applique sans préjudice de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille («convention STCW»), telle que modifiée. Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de cette convention sera accepté par l'autorité compétente aux fins de la règle 1.2. (C73A3/1 modifié) Un certificat médical conforme dans sa substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par cette convention, sera également accepté.
4. Le certificat médical doit être délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne habilitée par l'autorité compétente à délivrer de tels certificats. (C73A3/1 modifié) Les praticiens doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle dans l'exercice de leurs fonctions en ce qui concerne les procédures d'examen médical.
5. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer doivent pouvoir se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou un arbitre indépendant. (C73A8)
6. Le certificat médical devrait notamment 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 risque d'être diminuée par le daltonisme, la perception des couleurs sont satisfaisantes; (C73A4/3 a))
  - b) l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical de nature à être aggravé 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. (C73A4/3 b); annexe C, Directives OIT/OMS

---

relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer, 1997)

7. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des tâches que les gens de mer visés auront à exécuter ou en vertu de la convention STCW:

- a) un certificat médical restera valide pendant deux ans au maximum (C73A5/1) à moins que le marin ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an; (C16A2)
- b) un certificat se rapportant à la perception des couleurs restera valide pendant six ans au maximum. (C73A5/2 modifié)

8. Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente pourra autoriser une personne à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où elle pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que:

- a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;
- b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

9. Si la période de validité du certificat expire au cours d'un voyage, le certificat restera valide jusqu'à la fin du voyage. (C73A5/3)

#### *Principe directeur B1.2 – Certificat médical*

##### *Principe directeur B1.2.1 – Directives internationales*

1. Les autorités compétentes, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les représentants des gens de mer et toutes les autres personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité devraient être invités à suivre les 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 et toutes autres directives internationales applicables adoptées par l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale de la santé.

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

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

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions. (C53A3/1 modifié)

2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont complété avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

3. Les brevets et formations conformes aux instruments adoptés par l'Organisation maritime internationale seront considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2.

---

### *Règle 1.4 – Recrutement et placement*

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

1. Tous les gens de mer doivent pouvoir compter sur un système efficient, adéquat et transparent pour trouver gratuitement un emploi à bord d'un navire. (C9A4/1 modifié)
2. Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.
3. En ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant leur pavillon, les Membres doivent exiger que les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas, s'assurent que ces services se conforment aux prescriptions énoncées dans le code.

### *Norme A1.4 – Recrutement et placement*

1. Les Membres qui ont mis en place un service public de recrutement et de placement des gens de mer doivent veiller à ce que ce service soit géré dans les règles de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi, tels qu'ils sont énoncés dans la présente convention.

2. Si des services privés de recrutement et de placement de gens de mer sont établis sur le territoire d'un Membre, ces services ne pourront exercer leur activité qu'en vertu d'un système de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système ne pourra être établi, modifié ou changé qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement ne devra pas être encouragée. (C179A2/2 modifié)

3. Rien dans la présente norme ou dans la règle 1.4 n'a pour effet:

- a) d'affecter la possibilité pour un Membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier;
- b) d'imposer à un Membre l'obligation d'établir sur son territoire un système de gestion des services privés de recrutement et de placement des gens de mer. (C179A2/1 modifié)

4. Tout Membre adoptant le système mentionné au paragraphe 2 doit au minimum, par voie de législation:

- a) interdire aux services de recrutement et de placement des gens de mer d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes pour empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises; (C179A4/2 modifié)
- b) interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnels de voyage similaire, sauf le coût des visas, qui doit être à la charge de l'armateur;

- 
- c) exiger que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire:
- i) tiennent à jour, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire; (C179A5/1 modifié)
  - ii) s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés des droits et obligations énoncés dans leur contrat d'engagement et que les dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'une copie du contrat leur soit remise; (C179A5/2 modifié)
  - iii) s'assurent que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement maritime sont conformes à la législation et aux conventions collectives applicables, si la convention collective est incluse dans le contrat;
  - iv) s'assurent, dans la mesure où cela est réalisable, que l'armateur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger; (C179A4/2)
  - v) examinent toute plainte concernant leurs activités et y répondent et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée; (C179A6/2)
  - vi) transmettent à l'autorité compétente toutes les plaintes concernant les conditions de travail ou de vie à bord des navires qui sont portées à leur attention; (C179A6/3)
  - vii) mettent en place un système de protection, sous forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard. (C179A4/2 f)

5. L'autorité compétente devra superviser et contrôler étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire. Les licences ou agréments ou autres autorisations permettant de gérer un service privé sur le territoire sont accordés ou renouvelés seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

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

7. Tout Membre qui a ratifié la présente convention informera, dans la mesure du possible, ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié ladite convention, tant qu'il n'est pas établi que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées. Les mesures prises à cet effet par l'Etat qui a ratifié la présente convention ne devront pas être en contradiction avec le principe de la libre circulation des travailleurs stipulé par les traités auxquels les deux Etats peuvent être parties. (C147A3 légèrement modifié)

---

8. Les Membres doivent exiger que les armateurs de navires battant leur pavillon qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas, s'assurent, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la présente norme.

9. Rien dans la présente norme ne réduit les obligations et responsabilités des armateurs (C179A5/3) ou d'un Membre en ce qui concerne les navires battant son pavillon.

*Principe directeur B1.4 – Recrutement et placement*

*Principe directeur B1.4.1 – Directives organisationnelles et opérationnelles*

1. Dans l'exécution de ses obligations en vertu du paragraphe 1 de la norme A1.4.1, l'autorité compétente devrait envisager de: (R186 modifiée)

- a) prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement des gens de mer, publics ou privés;
- b) prendre en compte, avec la participation des armateurs, des gens de mer et des établissements de formation concernés, les besoins du secteur maritime, aux niveaux national et international, lors de l'élaboration des programmes de formation des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution;
- 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 des gens de mer, là où il en existe;
- d) déterminer, compte dûment tenu du respect de la vie privée et de la nécessité de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les données personnelles sur les gens de mer peuvent être traitées par les services de recrutement et de placement des gens de mer, y compris la collecte, la conservation, le recoupement et la communication de ces données à des tiers;
- e) disposer d'un mécanisme de collecte et d'analyse des informations pertinentes sur le marché du travail maritime, notamment sur l'offre actuelle et prévisible des gens de mer embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualifications, ainsi que sur 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 prévenir toute discrimination fondée sur l'âge ou le sexe;
- f) veiller à ce que le personnel responsable de la supervision des services publics et privés de recrutement et de placement des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution soit convenablement formé, en ayant acquis notamment une expérience reconnue du service en mer et qu'il possède une connaissance appropriée du secteur maritime, y compris des instruments internationaux maritimes sur la formation, les certificats de capacité et les normes du travail;
- g) prescrire des normes opérationnelles et adopter des codes de conduite et des pratiques éthiques pour ces services;
- h) exercer un contrôle du système de licence ou d'agrément dans le cadre d'un système de normes de qualité. (R186P1)

---

2. Lors de la mise en place du système mentionné au paragraphe 2 de la norme A1.4, les Membres devraient envisager d'exiger des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur leur territoire qu'ils mettent au point et qu'ils appliquent des pratiques de fonctionnement vérifiables concernant les questions énoncées au paragraphe 3 ci-dessous.

3. Ces pratiques de fonctionnement des services privés de recrutement et de placement des gens de mer et, dans la mesure où elles sont applicables, des services publics de recrutement et de placement des gens de mer devraient porter sur les points suivants:

- a) les examens médicaux, les documents d'identité des gens de mer et toutes autres formalités auxquelles ceux-ci doivent satisfaire pour obtenir un emploi; (R186P2)
- b) la tenue, dans le respect de la vie privée et de la confidentialité, de registres complets et détaillés 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;
- c) la tenue à jour de listes des navires auxquels les services de recrutement et de placement fournissent des gens de mer et l'assurance qu'il existe un moyen de contacter ces services à tout moment en cas d'urgence;
- d) des procédures propres à assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer ou leur personnel n'exploitent pas les gens de mer lorsqu'il s'agit d'obtenir un engagement à bord de tel ou tel navire ou dans telle ou telle compagnie;
- e) les procédures propres à parer aux risques d'exploitation des gens de mer pouvant résulter de la remise d'avances sur salaire ou de toute autre transaction conclue entre l'armateur et les gens de mer et traitée par les services de recrutement et de placement;
- f) la nécessité de faire connaître clairement les frais que les gens de mer devront éventuellement prendre à leur charge lors du recrutement;
- g) la nécessité de 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 politiques adoptées par l'armateur en ce qui concerne leur emploi;
- h) les procédures établies pour traiter les cas d'incompétence ou d'indiscipline conformément aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationales et, le cas échéant, aux conventions collectives;
- i) les procédures propres à assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que tous les certificats et documents obligatoires présentés par les gens de mer pour obtenir un emploi sont à jour et n'ont pas été obtenus frauduleusement, et que les références professionnelles des gens de mer sont vérifiées;

- 
- j)* les procédures propres à assurer que les demandes d'informations ou de conseils formulées par les proches des gens de mer lorsque ceux-ci sont embarqués sont traitées sans délai, avec bienveillance et sans frais;
  - k)* la vérification que les conditions de travail à bord des navires sur lesquels ils placent des gens de mer sont conformes aux conventions collectives applicables conclues entre un armateur et une organisation représentative des gens de mer, et le principe 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 ou aux conventions collectives applicables. (R186P3 modifié)

4. Il faudrait s'attacher à encourager la coopération internationale entre les Membres et les organisations intéressées, qui pourrait porter notamment sur:

- a)* l'échange systématique d'informations sur le secteur et le 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 de recrutement et de 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)

---

## **Titre 2. Conditions d'emploi**

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

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

1. Les conditions d'emploi d'un marin doivent être définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire. Elles doivent être conformes aux normes énoncées dans le code. (C22A3/6 modifié)

2. Le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer. (C22A3 modifié)

3. Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.

### *Norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime*

1. Les Membres doivent adopter une législation exigeant que les navires qui battent leur pavillon respectent les prescriptions suivantes:

- a) à bord des navires battant leur pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé (ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable) leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente convention;
- b) les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à garantir qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités; (C22A3/1/6 modifié)
- c) l'armateur et le marin doivent détenir l'un et l'autre un exemplaire du contrat d'engagement maritime;
- d) des mesures doivent être prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations;
- e) tout marin doit recevoir un document contenant la mention de ses services à bord du navire. (C22A5/2)

2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention doit être tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants doivent aussi être tenus à disposition en anglais (sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques):

- a) un exemplaire d'un contrat type;

- 
- b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'Etat du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la présente convention.

3. Le document mentionné au paragraphe 1 e) ne doit contenir aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. (C22A5/2 modifié) La législation nationale doit déterminer la forme de ce document, les mentions qui doivent y figurer et les conditions dans lesquelles il doit être établi. (C22A5/1)

4. Les Membres doivent adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime (C22A6/3 modifié) régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime doit dans tous les cas comprendre les indications 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 nom et l'adresse de l'armateur;
- c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime;
- d) le service auquel le marin doit être affecté;
- e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;
- f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;
- g) le terme et les conditions de la cessation du contrat: (C22A6/10)
  - i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, ce délai ne devant pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;
  - ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration;
  - iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel le marin sera libéré après l'arrivée à destination;
- h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;
- i) le droit du marin à un rapatriement;
- j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu;
- k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer. (C22A6/3 modifié)

5. Les Membres doivent adopter une législation nationale établissant les durées minimales du préavis qui doit être donné par les gens de mer et par les armateurs respectivement pour la résiliation anticipée du contrat d'engagement maritime. Ces délais de préavis doivent être fixés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, mais ne doivent pas être inférieurs à sept jours.

6. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la résiliation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. Pour déterminer ces circonstances, les Membres doivent s'assurer

---

que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence soit prise en considération.

*Principe directeur B2.1 – Contrat d'engagement maritime*

*Principe directeur B2.1.1 – Etats de service*

1. S'agissant des informations devant figurer dans les états de service dont il est question dans la norme A2.1, paragraphe 1e), les Membres devraient veiller à ce que ce document contienne suffisamment d'informations, accompagnées de leur traduction en anglais, 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 prescriptions de la présente disposition.

*Règle 2.2 – Salaires*

*Objet: garantir aux gens de mer une rétribution pour leurs services*

Tous les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement.

*Norme A2.2 – Salaires*

1. Les Membres doivent exiger que les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon soient versées tous les mois ou à d'autres intervalles réguliers appropriés et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables.

2. Les gens de mer doivent recevoir un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distincts de ceux qui avaient été convenus.

3. Les Membres doivent exiger de l'armateur qu'il prenne des mesures, à l'exemple de celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 ci-après, pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs gains à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

4. Les mesures à prendre pour garantir que les gens de mer pourront faire parvenir leurs gains à leurs familles sont notamment les suivantes:

- a) un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;
- b) l'obligation que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

5. Tout frais retenu pour le service visé aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

6. Les Membres qui adoptent des lois ou règlements régissant les salaires des gens de mer doivent dûment envisager d'appliquer les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

---

*Principe directeur B2.2 – Salaires*

*Principe directeur B2.2.1 – Définitions*

1. Aux fins du présent principe directeur:

- a) l'expression *matelot qualifié* désigne tout marin 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 les tâches 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; (R187P9)
- b) les termes  *salaire* ou *solde de base* désignent la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires;
- c) 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 toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel;
- d) l'expression  *durée du travail* désigne le temps durant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire;
- e) l'expression  *heures supplémentaires* désigne les heures de travail effectuées en sus de la durée normale du travail. (R187P2)

*Principe directeur B2.2.2 – Salaires*

1. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération 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 pas être supérieure à 48 heures; les 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 être supérieurs d'au moins 25 pour cent au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par convention collective, selon le cas;
- d) le capitaine, ou une personne désignée par lui, devrait tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre devrait être élargé par le marin à intervalles réguliers. (R187P3)

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

- a) le contrat d'engagement maritime devrait spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue,

---

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 en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire devrait être supérieur d'au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 1 ci-dessus; le même principe devrait être appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire;
- c)* pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 1, la rémunération 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 émargés 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 d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale devrait être appliqué à tous les gens de mer 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)* le contrat 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 du contrat 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 virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement;
- d)* à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu;
- e)* des sanctions adéquates ou d'autres mesures appropriées devraient être prises par les autorités compétentes à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due;
- f)* les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, 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 d'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 et 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;
  - ii) elles ne dépassent pas au total la limite éventuellement établie 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) il devrait être interdit d'imposer aux gens de mer des amendes autres que celles autorisées par la législation nationale, les conventions collectives ou d'autres dispositions;
  - k) 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 gens de mer concernés;
  - l) les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi, dans la mesure où elles ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention n° 173 de l'Organisation internationale du Travail sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992. (R187P6 modifié)

5. Chaque 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 la présente section. (R187P7 modifié)

#### *Principe directeur 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. Les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient participer au fonctionnement de ces procédures. (R187P8/1)

2. Pour l'établissement de ces procédures et la fixation des salaires minima, il faudrait tenir dûment 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 ajusté à l'évolution du coût de la vie et des besoins des gens de mer. (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 ou autre, accélérée et peu onéreuse, la somme qui lui reste due. (R187P8/3)

---

*Principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel 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 la présente 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 conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente. (R187P11)

*Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos*

*Objet: garantir aux gens de mer une durée de travail ou de repos réglementée et un congé suffisant*

1. Les Membres doivent veiller à réglementer la durée du travail ou du repos des gens de mer.

2. Les Membres doivent fixer un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code.

*Norme A2.3 – Durée du travail ou du repos*

1. Aux fins de la présente norme:

a) l'expression *heures de travail* désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire; (C180A2 b)

b) l'expression *heures de repos* désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée. (C180A2 c)

2. Dans les limites indiquées au paragraphe 5 ci-dessous, les Membres doivent fixer soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé durant une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui doit être accordé durant une période donnée. (C180A3)

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

4. Pour définir les normes nationales, les Membres doivent prendre en compte les dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire.

5. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:

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

6. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne le paragraphe 5 d) ou e) ci-dessus, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux gens de mer un repos suffisant (C180A5/5).

7. Chaque Membre doit exiger que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord, qui doit indiquer pour chaque fonction au moins:

- a) le programme du service à la mer et au port;
- b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans l'Etat Membre. (C180A5/7 modifié)

8. Le tableau visé au paragraphe 7 ci-dessus doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais. (C180A5)

9. Les Membres doivent exiger que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer soient tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des présentes normes. Ces registres doivent suivre un modèle normalisé établi par l'autorité compétente compte tenu des directives disponibles de l'Organisation internationale du Travail ou suivre un modèle normalisé établi par l'Organisation. Ils doivent être dans les langues indiquées au paragraphe 8. Le marin doit recevoir un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin. (C180A8/1)

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

---

11. Rien dans la présente norme n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate. (C180A7)

*Principe directeur B2.3 – Durée du travail ou du repos*

*Principe directeur B2.3.1 – Jeunes gens de mer*

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

- a) l'horaire de travail des jeunes gens de mer ne devrait pas excéder huit heures par jour ni 40 heures par semaine et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité;
- b) outre le fait qu'une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas, les jeunes gens de mer devraient être assurés de bénéficier d'une pause d'au moins une heure pour prendre leur repas principal;
- c) les jeunes gens de mer devraient bénéficier d'un repos de 15 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 gens de mer 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 gens de mer, 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. Le paragraphe 1 ci-dessus ne dispense pas les jeunes gens de mer de l'obligation générale, faite à l'ensemble des gens de mer, de travailler dans toute situation d'urgence, conformément aux dispositions du paragraphe 11 de la norme A2.3. (R153P5)

*Règle 2.4 – Droit à un congé*

*Objet: garantir aux gens de mer un congé approprié*

1. Les Membres doivent exiger que les gens de mer employés sur des navires battant leur pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du code.

2. Il faut accorder des permissions à terre aux gens de mer en tenant compte de leur santé et de leur bien-être ainsi que des exigences pratiques de leur poste.

---

*Norme A2.4 – Droit à un congé*

1. Les Membres doivent adopter une législation qui détermine les normes minimales de congé annuel applicables aux gens de mer engagés sur des navires battant leur pavillon, en tenant dûment compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de congé. (C146A3 modifié)

2. Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul approprié tenant compte des besoins particuliers des gens de mer à cet égard, les congés payés annuels doivent être calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi. Le mode de calcul de la période de service doit être fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays. Les absences du travail justifiées ne doivent pas être comptées comme congé annuel. (C146A5 et 6 modifié)

3. Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini dans la présente norme, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, sera interdit. (C146A11 modifié)

*Principe directeur B2.4 – Droit à un congé*

*Principe directeur B2.4.1 – Calcul des droits*

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

2. Dans des conditions à déterminer par l'autorité compétente ou fixées dans une convention collective applicable, 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. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel devrait être celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable. (C146A7/1 modifié) Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'un an ou de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé doit être calculée au prorata. (basé sur C146A4/1)

4. Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel:

- a) les jours fériés officiels ou coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat 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)

---

### *Principe directeur B2.4.2 – Prise du congé annuel*

1. L'époque à laquelle le congé sera pris devrait être déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire, par convention collective, par sentence arbitrale ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale. (C146A10/1 modifié)

2. Les gens de mer devraient en principe être autorisés à prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général dans le lieu vers lequel ils ont droit d'être rapatriés. Les gens de mer ne devraient pas être tenus, sans leur consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime ou de la législation nationale. (C146A10/2 modifié)

3. 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 qui leur est dû. (C146A10/3)

4. Les gens de mer en congé annuel ne devraient être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord. (C146A12 modifié)

### *Principe directeur B2.4.3 – Fractionnement et cumul*

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'armateur et les gens de mer intéressés, le congé payé annuel recommandé dans le présent principe directeur devrait consister en une période ininterrompue. (C146A8/2)

### *Principe directeur B2.4.4 – Jeunes gens de mer*

1. Des dispositions particulières devraient être envisagées pour tout marin de moins de 18 ans qui a servi pendant six mois ou toute autre durée inférieure en application d'une convention collective ou d'un contrat d'engagement maritime 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. Ces dispositions pourraient consister à lui donner le droit d'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)

### *Règle 2.5 – Rapatriement*

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

1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés gratuitement dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code.

2. Les Membres doivent exiger des navires battant leur pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code.

---

*Norme A2.5 – Rapatriement*

1. Les Membres doivent veiller à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant leur pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants:

- a) lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger;
- b) lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé:
  - i) par l'armateur, ou
  - ii) par le marin pour des raisons justifiées;
- c) lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu des circonstances. (C166A2/1 modifié)

2. Les Membres doivent veiller à ce que la législation nationale, d'autres dispositions ou les conventions collectives prescrivent:

- a) les cas dans lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés, conformément au paragraphe 1 b) et c) ci-dessus;
- b) la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois; (C166A2/2 modifié)
- c) le détail des droits devant être octroyés par l'armateur pour ce qui touche au rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions de leur ressort.

3. Les Membres devront interdire aux armateurs d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur sa rémunération ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu coupable, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, d'un manquement grave aux obligations de son emploi. (C166A4/5 modifié)

4. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'autres accords contractuels. (C166A4/6 modifié)

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

- a) l'autorité compétente de l'Etat du pavillon doit organiser le rapatriement du marin; si elle omet de le faire, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'Etat du pavillon;
- b) l'Etat du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;
- c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus. (C166A5 modifié)

---

6. En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999, 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 aux dispositions du paragraphe 5 a).

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

8. En particulier, les Membres ne devront pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.

9. Les Membres doivent exiger que soit détenue et mise à disposition des gens de mer, sur les navires battant leur pavillon, une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement dans la langue qui convient. (C166A12 modifié)

*Principe directeur B2.5 – Rapatriement*

*Principe directeur B2.5.1 – Droits*

1. Tout marin devrait avoir droit d'être rapatrié:
  - a) dans le cas spécifié au paragraphe 1 a) de la norme A2.5: à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime;
  - b) dans les cas spécifiés au paragraphe 1 b) et c) de la norme A2.5:
    - i) 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;
    - ii) en cas de naufrage;
    - iii) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;
    - iv) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre;
    - v) 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 faudrait tenir 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 des changements et évolutions de la technologie et ils pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière. (C166A2/2)

3. En application de la norme A2.5, les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins:

- 
- a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 ci-dessous;
  - 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)

4. 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)

5. 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)

6. Les Membres devraient prévoir que l'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien sera le mode normal de transport. (C166A4/1 modifié) Les Membres devraient prescrire les destinations vers lesquelles les gens de mer peuvent être rapatriés. (C166A3/1) Ces destinations devraient comprendre les pays avec lesquels les gens de mer seront réputés avoir des attaches effectives, y compris: (C166A3/2 modifié)

- 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;
- d) tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

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

8. 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)

#### *Principe directeur B2.5.2 – Obligations des Membres en matière de rapatriement*

1. Toute l'assistance pratique possible devrait être apportée aux gens de mer restés dans un port étranger en attendant leur rapatriement et, lorsque des gens de mer tardent à être rapatriés, l'autorité compétente du port étranger devrait veiller à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'Etat du pavillon en soit informé immédiatement. (R173P21)

2. Chaque Membre devrait en particulier s'assurer 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)

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 ayant permis au jeune marin d'embarquer. (R153P6/1)

*Règle 2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de naufrage  
ou de perte du navire*

*Objectif: garantir que les gens de mer seront indemnisés en cas de naufrage ou de perte du navire*

Les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant du naufrage ou de la perte du navire.(C8 modifiée)

*Norme A2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de naufrage  
ou de perte du navire*

1. Les Membres doivent prendre des dispositions pour que, en cas de naufrage ou de perte du navire, l'armateur paie à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant du naufrage ou de la perte. (C8A2/1 modifié)

2. Les dispositions du paragraphe 1 sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de la législation nationale du Membre concerné en cas de pertes ou de lésions découlant du naufrage ou de la perte du navire.

*Principe directeur B2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de naufrage  
ou de perte du navire*

*Principe directeur B2.6.1 – Calcul de l'indemnité de chômage*

1. L'indemnité due pour le chômage résultant du naufrage ou de la perte du navire devrait être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin pourra être limité à deux mois de salaire. (C8A2/2)

2. Les Membres devraient veiller à ce que les gens de mer 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)

---

### *Règle 2.7 – Effectifs*

*Objet: faire en sorte que les gens de mer travaillent à bord de navires dotés d'effectifs suffisants pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires*

Les Membres doivent exiger que tous les navires battant leur pavillon soient dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour garantir la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation du navire, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage.

#### *Norme A2.7 – Effectifs*

1. Les Membres doivent exiger que tous les navires battant leur pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et pour satisfaire aux normes de la présente convention. (C180A11/1 modifié)

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue ainsi que des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables (notamment ceux de l'Organisation maritime internationale). (C180A11/2 modifié)

#### *Principe directeur B2.7 – Effectifs*

##### *Principe directeur B2.7.1 – Règlement des différends*

1. Chaque Membre devrait instituer ou s'assurer qu'il existe un mécanisme efficace pour instruire et régler les plaintes ou différends relatifs aux effectifs d'un navire.

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

### *Règle 2.8 – Organisation des carrières et développement des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer*

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

Les Membres doivent avoir des politiques nationales visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime et à encourager l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles ainsi que l'amélioration des possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur leur territoire.

#### *Norme A2.8 – Organisation des carrières et développement des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer*

1. Les Membres doivent avoir des politiques nationales propres à encourager l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, en vue de fournir au secteur maritime une main-d'œuvre stable et compétente. (C145A2/1)

---

2. Ces politiques doivent avoir pour but d'aider les gens de mer à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi.

3. L'autorité compétente doit, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixer des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation permanente.

*Principe directeur B2.8 – Organisation des carrières et développement des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer*

*Principe directeur B2.8.1 – Mesures tendant à promouvoir l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer*

1. Les mesures à prendre pour atteindre les objectifs énoncés dans la norme A2.8 pourraient notamment être les suivantes:

- a) des accords sur l'organisation des carrières et la formation conclus avec un armateur ou une organisation d'armateurs; ou
- b) des dispositions visant à promouvoir l'emploi grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégorie, de gens de mer qualifiés; ou (C145A3 modifié)
- c) la promotion de possibilités, à bord et à terre, de perfectionnement professionnel des gens de mer afin de développer leurs aptitudes professionnelles et de les doter de compétences transférables, en vue de leur permettre de trouver un travail décent et de le garder, d'améliorer les perspectives d'emploi de chacun et de s'adapter aux évolutions de la technologie et des conditions du marché du travail dans le secteur maritime.

2. Tout Membre devrait, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixer des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer qui, à bord, ont une responsabilité dans la sécurité de l'exploitation du navire et de la navigation, y compris en matière de formation permanente.

*Principe directeur B2.8.2 – Registre des gens de mer*

1. Lorsque des registres ou des listes régissent l'emploi des gens de mer, ces registres et ces listes devraient comprendre toutes les catégories professionnelles de gens de mer selon des modalités déterminées par la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives. (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, loisirs, alimentation et service de table**

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

*Objet: garantir que les gens de mer disposent à bord d'installations décentes pour leur logement et leurs loisirs*

1. Les Membres doivent veiller à ce que les navires qui battent leur pavillon assurent aux gens de mer vivant à bord des installations décentes en matière de logement et de loisirs afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

2. Les prescriptions du code appliquant la présente règle qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliqueront qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre considéré.

3. Sauf disposition stipulant expressément le contraire, toute prescription résultant d'un amendement au code concernant le logement des gens de mer et les loisirs ne s'appliquera qu'aux navires construits à la date ou après la date à laquelle l'amendement prendra effet pour le Membre considéré.

#### *Norme A3.1 – Logement et loisirs*

1. Chaque Membre doit adopter une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon:

- a) respectent les normes minimales nécessaires pour que les installations mises à la disposition des gens de mer qui doivent vivre à bord pour leur logement et leurs loisirs soient exemptes de danger et décentes;
- b) soient soumis à des inspections visant à garantir le respect initial et permanent de ces normes.

2. Pour l'élaboration et l'application de la législation relative à ces normes, l'autorité compétente:

- a) tiendra compte de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui concernent la protection de la santé et de la sécurité ainsi que la prévention des accidents à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires; et

- b) envisagera dûment de suivre les principes directeurs énoncés dans la partie B du code, après consultation des organisations compétentes d'armateurs et de gens de mer. (C92A3 modifié)

3. Les inspections exigées par la règle 5.1.4 de la présente convention auront lieu:

- a) lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;
- b) en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

4. L'autorité compétente de chaque Membre veillera avec un soin particulier à l'application des prescriptions énoncées dans la présente convention concernant:

- a) la taille des cabines et autres espaces de logement;

- 
- b) le chauffage et la ventilation;
  - c) le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants sur le lieu de travail;
  - d) les installations sanitaires;
  - e) l'éclairage;
  - f) l'infirmerie.

5. L'autorité compétente de chaque Membre veillera à ce que les navires battant le pavillon de ce Membre observent les normes minimales suivantes en ce qui concerne le logement et les installations de loisirs à bord:

- a) dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante; (C133 modifié) elle ne doit pas être inférieure à 203 centimètres dans les locaux destinés au logement des gens de mer afin d'assurer une entière aisance de mouvement; l'autorité compétente peut autoriser une réduction, dans certaines limites, de la hauteur de l'espace libre dans tout ou partie de l'espace de ces locaux si elle juge que cette réduction:
  - i) est raisonnable;
  - ii) ne nuit pas au confort des gens de mer;
- b) les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à la cargaison, la salle des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes; les parties des cloisons séparant ces locaux des cabines, ainsi que les cloisons extérieures, doivent être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et être imperméables à l'eau et aux gaz; (C92A6/2 modifié)
- c) les logements doivent être convenablement isolés; (C92A6/3, 5, 6) les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccordements doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé; (C92A6/4, 7, 8, 9, 11, 12) les logements doivent bien être éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux; (C92A6/13)
- d) sous réserve des aménagements particuliers éventuellement autorisés à bord des navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat; (C133A11/2)
- e) les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés; (C92A7/1 modifié) une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement dans les climats tropicaux, (C92A8/1) et tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, (R140P1) doivent être équipés d'un système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines; (R140P1)
- f) les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente; (C92A15/3)
- g) les cabines doivent être suffisamment grandes (C133A11/1) et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue; (C92A10/21)

- 
- h)* sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle; dans le cas des navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute ou des navires spéciaux construits conformément aux dispositions du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux adopté à l'Organisation maritime internationale en 1983 et de ses versions ultérieures (dénommés ci-après «navires spéciaux»), l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription; (basé sur C133A5)
  - i)* chaque marin doit disposer en toute circonstance d'une couchette qui lui soit propre (C92A10/12 modifié); des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes s'il y a lieu;
  - j)* les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres; (C133A5/10)
  - k)* sur les navires autres que les navires à passagers, les cabines doivent être situées au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire, sauf dans des cas exceptionnels où elles sont installées à l'avant du navire, mais pas au-delà de la cloison d'abordage, parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable compte tenu du type de navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné; (C92A10/1 et 2)
  - l)* sur les navires à passagers et les navires spéciaux, l'autorité compétente peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des coursives de service; (C92A10/3 modifié)
  - m)* à bord, tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes s'il y a lieu; (C92A13/1, C133A8/1)
  - n)* il doit y avoir des installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste de commande de cette salle; (C133A9/1) l'autorité compétente pourra exempter les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute de cette obligation après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;
  - o)* les réfectoires doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine; (C92A11/8) après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, l'autorité compétente pourra exempter de cette obligation les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute;
  - p)* les réfectoires doivent être d'une taille et d'un confort suffisants et être convenablement meublés et aménagés (y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps), compte tenu du nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné; (C133A6/1 et 2, A11/9 et 10) des réfectoires séparés ou communs doivent être prévus s'il y a lieu;
  - q)* à bord de tous les navires, les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord; (C92A12/12 modifié)

- 
- r) des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues; (C133A8/6)
  - s) tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines; l'autorité compétente pourra exempter de cette obligation les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;(C92A15/2 modifié)
  - t) les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être conformes aux prescriptions de la règle 4.3 et aux dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité ainsi qu'à la prévention des accidents pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux dangereux de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques à bord des navires et pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord;
  - u) à bord de tout navire, il y aurait lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum un water-closet, un lavabo et une baignoire et/ou une douche pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles; (C133A8/1 modifié)
  - v) sauf sur les 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 le cabinet de toilette attenant;
  - w) à bord des 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)
  - x) tous les locaux affectés aux soins de propreté devraient être alimentés en eau douce, chaude et froide;
  - y) l'aération de toutes les installations sanitaires devrait se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des locaux d'habitation; (C92A13/8)
  - z) la superficie par occupant des cabines des gens de mer à une seule couchette ne devrait pas être inférieure à:
    - i) 4,5 mètres carrés sur les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute;
    - ii) 5,5 mètres carrés sur les navires d'un tonnage égal ou supérieur à 3 000 tonneaux de jauge brute mais inférieur à 10 000 tonneaux de jauge brute;
    - iii) 7 mètres carrés sur les navires d'un tonnage égal ou supérieur à 10 000 tonneaux de jauge brute;pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord des navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute, des navires à passagers et des navires spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite;
  - aa) sur les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par deux marins au maximum. La superficie de ces cabines ne devrait pas être inférieure à 7 mètres carrés;

- 
- bb)* à bord des navires à passagers et des navires spéciaux, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne devrait pas être inférieure à:
- i) 7,5 mètres carrés pour les cabines de deux personnes;
  - ii) 11,5 mètres carrés pour les cabines de trois personnes;
  - iii) 14,5 mètres carrés pour les cabines de quatre personnes. (C133A5/3 modifié)
- sur les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par plus de quatre personnes. La superficie par occupant de ces cabines ne doit pas être inférieure à 3,6 mètres carrés;
- cc)* sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon privé, ne devrait pas être inférieure à:
- i) 7,5 mètres carrés sur les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute ;
  - ii) 8,5 mètres carrés sur les navires d'un tonnage égal ou supérieur à 3 000 tonneaux de jauge brute mais inférieur à 10 000 tonneaux de jauge brute ;
  - iii) 10 mètres carrés sur les navires d'un tonnage égal ou supérieur à 10 000 tonneaux de jauge brute; (C133A5/6 modifié)
- dd)* sur les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon privé, ne devrait pas être inférieure à 8,5 mètres carrés;
- ee)* le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine devraient disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon privé ou d'un espace équivalent. (C133A5/8) L'autorité compétente pourra exempter de cette obligation les navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés;
- ff)* le mobilier devrait comprendre une armoire d'une contenance minimale de 475 litres pour chaque occupant. (C92A10/25) Un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres devrait être fourni à chaque occupant. Si le tiroir est incorporé dans l'armoire, le volume minimal combiné de celle-ci devrait être de 500 litres par occupant. Elle devrait être pourvue d'une étagère et son utilisateur devrait pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée; (C92A10/22)
- gg)* chaque cabine devrait être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins. (C92A10/23)

6. Chaque Membre veillera à ce que des installations, commodités et services de loisirs appropriés conformes aux dispositions de la règle 4.3 et aux dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents, adaptées aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires soient à la disposition de tous les gens de mer à bord. (C163A7/1, C163A/4 modifiés)

7. L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions

---

d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection seront consignés par écrit et pourront être consultés. (C92A17/2 modifié)

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

9. Il ne sera possible de déroger aux prescriptions de la présente norme que dans les cas qu'elle prévoit expressément et seulement dans des circonstances particulières dans lesquelles des motifs solides pourront être invoqués pour les justifier.

*Principe directeur B3.1 – Logement et loisirs*

*Principe directeur B3.1.1 – Construction et conception*

1. Les parois extérieures des cabines et des réfectoires devraient assurer une isolation adéquate. Les encaissements des machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégageant 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 assurer une protection contre la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur et d'eau chaude. (C92A6/3)

2. Les cabines, 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)

3. Les parois et les plafonds devraient être faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Il faudrait éviter tout type de construction susceptible d'abriter de la vermine. (C92A6/7)

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

5. 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)

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

*Principe directeur B3.1.2 – Ventilation*

1. Le système de ventilation des cabines 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 tous les climats. (C92A7/2)

2. Les systèmes de climatisation, qu'ils soient de type individuel ou central, devraient être conçus de façon:

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

3. La force motrice nécessaire pour faire fonctionner le système de climatisation et les autres systèmes de ventilation prévus aux paragraphes ci-dessus devrait être disponible pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord, quand les circonstances l'exigent. Toutefois, il n'y a pas lieu d'utiliser à cette fin une source d'énergie de secours. (C92A7/5)

#### *Principe directeur B3.1.3 – Chauffage*

1. L'installation de chauffage du logement des gens de mer devrait fonctionner pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord, quand 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 l'eau chaude, l'air chaud, l'électricité, la vapeur ou un moyen équivalent. (C92A8/3) Toutefois, dans la zone réservée au logement, la vapeur ne devrait pas être utilisée pour la transmission de la chaleur. 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. (C92A8/6)

#### *Principe directeur B3.1.4 – Eclairage*

1. 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)

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

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

#### *Principe directeur B3.1.5 – Cabines*

1. Les couchettes devraient être aménagées de manière à assurer le plus grand confort possible au marin et à la personne qui l'accompagne éventuellement.

2. Lorsque les dimensions du navire, l'activité à laquelle il est affecté et son agencement le rendent raisonnable et praticable, les cabines devraient être conçues et équipées d'une manière qui en facilite la bonne tenue et qui assure un confort raisonnable à ses occupants et devraient notamment comporter un cabinet de toilette séparé avec WC. (C92A10/21)

---

3. Pour autant que cela est praticable, les couchettes des gens de mer devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes de quart ne partagent une même cabine. (C92A10/28)

4. A bord des navires à passagers, les membres du personnel de maistrance devraient disposer soit de cabines individuelles, soit de cabines pour deux personnes. (C133A5/5)

5. Pour autant que cela est praticable, il faudrait envisager de faire bénéficier le premier mécanicien de la disposition figurant à l'alinéa *ff*) de la norme A3.1.5.

6. 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 et qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne devraient pas être compris dans ce calcul. (C133A5/9)

7. 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)

8. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de 30 centimètres 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)

9. 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)

10. Les cadres tubulaires éventuellement utilisés pour la construction des couchettes devraient être totalement fermés et ne pas comporter de perforations qui pourraient offrir un accès à la vermine. (C92A10/18)

11. Chaque 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 d'une matière de nature à abriter de la vermine devrait être interdite. (C92A10/19)

12. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière devrait être fixé en dessous du sommier élastique de la couchette supérieure. (C92A10/20)

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

14. Les hublots des cabines devraient être garnis de rideaux ou de l'équivalent. (C92A10/26)

15. Chaque cabine devrait être pourvue 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)

#### *Principe directeur B3.1.6 – Réfectoires*

1. Les réfectoires peuvent être communs ou séparés. La décision en la matière devrait être prise après consultation des représentants des armateurs et des gens de mer et sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Il faudrait tenir compte de facteurs

---

tels que les dimensions du navire et les besoins culturels, religieux ou sociaux différents des gens de mer.

2. Dans le cas où des réfectoires distincts/doivent être installés pour les gens de mer, des réfectoires distincts devraient être prévus pour:

- a) le capitaine et les officiers;
- b) le personnel de maistrance et le reste des gens de mer.

3. A bord des navires autres que les navires à passagers, la superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne devrait pas être inférieure à 1,5 mètre carré par place assise prévue. (C133A6/1 modifié)

4. A bord de tous les navires, les réfectoires devraient être pourvus de tables et de sièges appropriés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre probable de gens de mer qui les utiliseront en même temps. (C133A6/2)

5. 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)

6. 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)

7. Le dessus des tables et des sièges devrait être d'une matière résistant à l'humidité. (C92A11/10 modifié)

#### *Principe directeur B3.1.7 – Installations sanitaires*

1. 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)

2. Tous les water-closets devraient être d'un modèle approuvé et pourvus d'une chasse d'eau puissante, en état constant de fonctionnement et contrôlable individuellement. (C92A13/9)

3. 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, imperméable 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 23 centimètres à partir du plancher;
- c) les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés;

- 
- d) les toilettes devraient être situées en un endroit aisément accessible des cantines et des locaux affectés aux soins de propreté, mais elles devraient en être séparées; elles ne devraient pas donner directement sur les cabines ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre cabines et toilettes; toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas s'appliquer aux toilettes situées entre deux cabines 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)

4. Le matériel mis à la disposition des gens de mer pour 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)

#### *Principe directeur B3.1.8 – Infirmerie*

1. L'infirmerie devrait être conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des premiers soins ainsi qu'à contribuer à prévenir la propagation des maladies infectieuses. (C164A11/5 modifié)

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'infirmerie devrait être prescrit par l'autorité compétente. (C164A11/7)

4. Les occupants de l'infirmerie devraient disposer, pour leur usage exclusif, d'installations sanitaires qui font partie de l'infirmerie elle-même ou soient situées à proximité immédiate de celle-ci. (C164A11/8) Ces installations sanitaires comprennent au minimum un water-closet, un lavabo, une baignoire ou une douche.

#### *Principe directeur B3.1.9 – Autres installations*

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)

#### *Principe directeur B3.1.10 – Articles de literie, ustensiles de table et articles divers*

1. Chaque Membre devrait envisager d'appliquer les principes suivants:

- a) des articles de literie et des ustensiles de table en bon état de propreté devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer, qui les utiliseront à bord pendant qu'ils

---

seront au service du navire et qui, aux dates spécifiées par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire, devront les rendre;

- b) la literie devrait 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 à tous les gens de mer; (R78P3)

*Principe directeur B3.1.11 – Installations de loisirs et dispositions concernant le courrier et les visites à bord des navires*

1. Il faudrait réexaminer fréquemment les installations et services de loisirs afin qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et des conditions d'exploitation et de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes. (C163A5)

2. Les installations de loisirs devraient au minimum être équipées d'une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire, pour écrire et, si possible, pour jouer. (C133A7/2)

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

4. Lorsque cela est réalisable, il faudrait aussi envisager de fournir gratuitement aux gens de mer:

- a) un fumoir;
- b) la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio;
- c) 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;
- d) des articles de sport, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont;
- e) lorsque cela est possible, des moyens de pratiquer la natation;
- f) 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;
- g) des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre;
- h) des appareils électroniques tels que radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, ordinateurs, logiciels, magnétophones à cassettes;
- i) s'il y a lieu, des bars pour les gens de mer à moins que cela ne soit contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales; (R173P23)
- j) un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à Internet, s'il y a lieu, pour un tarif raisonnable.

---

5. 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)

6. Des mesures devraient être envisagées 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. Ces mesures devraient tenir compte des autorisations requises à des fins de sécurité.

7. La possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leurs partenaires de temps à autre lors d'un voyage devrait être prise en considération, lorsque cela est possible et raisonnable. Les partenaires devraient être munis 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 B3.1.12 – Prévention du bruit et des vibrations*

1. Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation, les cuisines et les autres locaux d'habitation devraient être situés aussi loin que possible des machines, 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.

2. Des matériaux isolants ou d'autres matériaux adaptés, absorbant le bruit, devraient être utilisés pour la construction et la finition des cloisons, des plafonds et des ponts et à l'intérieur des espaces bruyants, ainsi que des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines.

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

4. Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'Organisation internationale du Travail relatives aux niveaux d'exposition aux facteurs ambiants sur le lieu de travail, ainsi que, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, et qu'à toute modification ultérieure et à tous instruments supplémentaires relatifs aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires. Un exemplaire de l'instrument applicable en anglais ou dans la langue de travail du navire devrait être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer.

5. Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation, les cuisines et les autres locaux d'habitation ne devraient pas être exposés à des vibrations excessives.

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

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

1. Les Membres doivent veiller à ce que les navires qui battent leur pavillon disposent d'une quantité suffisante de vivres de bonne qualité et d'eau potable ainsi que d'un service de table de nature à promouvoir la santé et le bien-être des gens de mer qui

---

vivent à bord et tenant compte des diverses traditions culturelles, religieuses et gastronomiques.

2. Les gens de mer qui vivent à bord d'un navire seront nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

3. Les gens de mer employés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste. (C69A3 modifié)

*Norme A3.2 – Alimentation et service de table*

1. Les Membres doivent adopter une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable ainsi que le service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent leur pavillon et ils doivent, par des activités éducatives, faire connaître ces normes et en promouvoir l'application.

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

- a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage;
- b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène; (C68A5/2)
- c) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu les instructions nécessaires.

3. Les armateurs doivent veiller à ce qu'un marin engagé à bord d'un navire comme cuisinier soit formé, qualifié et jugé compétent pour son poste conformément aux dispositions de la législation du Membre concerné. (C69A3/4 modifié)

4. Les prescriptions visées au paragraphe 3 doivent inclure la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par l'autorité compétente, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

5. Les navires opérant avec un effectif prescrit de moins de 10 personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du système d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, devraient former ou initier quiconque manipule les aliments dans la cuisine aux domaines relatifs à l'hygiène alimentaire et personnelle, ainsi qu'à la manipulation et au stockage des aliments à bord.

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

- a) approvisionnement en vivres et en eau potable;
- b) tous locaux et équipements utilisés pour l'emménagement et la manipulation des vivres et de l'eau potable;

- 
- c) la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.
7. Un marin engagé à bord d'un navire comme cuisinier doit avoir au moins 18 ans.

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

*Principe directeur B3.2.1 – Inspections, éducation, recherches et publications*

1. En coopération avec d'autres organes et organismes compétents, l'autorité compétente devrait recueillir des informations à jour sur la nutrition et sur les méthodes d'achat, d'emmagasinage et de conservation des vivres, ainsi que sur la façon de préparer et de servir les repas, compte tenu des spécificités du service à bord d'un navire. (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, il faudrait utiliser des moyens appropriés de vulgarisation, tels que manuels, brochures, affiches, graphiques ou 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 d'hygiène et d'assurer la commodité maximale du travail.

4. L'autorité compétente, en coopération avec d'autres organes et organismes compétents, devrait élaborer du matériel didactique et diffuser des informations à bord concernant les méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants. (C68A/2)

5. L'autorité compétente devrait coopérer étroitement avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et avec les autorités nationales ou locales qui s'occupent des questions d'alimentation et de santé; elle pourra en cas de besoin recourir aux services de ces autorités. (C68A3/1)

*Principe directeur B3.2.2 – Cuisiniers de navire*

1. Pour obtenir un certificat de capacité comme cuisiniers de navire, les gens de mer devraient:

- a) avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente; cette période peut varier en fonction des qualifications ou de l'expérience pertinentes des intéressés;
- b) avoir passé avec succès l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation agréé pour les cuisiniers. (C68A4/2)

2. 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. (C69A4/4)

3. L'autorité compétente devrait prévoir la reconnaissance, le cas échéant, des certificats de capacité de cuisiniers délivrés par d'autres Etats Membres ayant ratifié la présente convention ou la Convention sur le certificat de capacité des cuisiniers de navire ou par toute autre institution agréée. (C69A6)

---

## **Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale**

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

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

1. Tout Membre veillera à ce que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon soient couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et à ce qu'ils aient accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

2. La protection et les soins visés au paragraphe 1 doivent en principe être assurés gratuitement aux gens de mer.

3. Tout Membre veillera à ce que les gens de mer travaillant à bord de navires sur son territoire qui requièrent des soins médicaux immédiats aient accès à ses installations médicales à terre.

4. Les dispositions énoncées dans le code concernant la protection de la santé et les soins médicaux à bord comportent des normes relatives à des mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre. (C164A4/b) modifié)

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

1. Pour protéger la santé des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant leur pavillon et leur assurer des soins médicaux (y compris les soins dentaires essentiels), les Membres veilleront à ce que soient adoptées des mesures qui:

- a) garantissent l'application aux gens de mer de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales relatives au travail à bord d'un navire; (C164A4/a) modifié)
- b) garantissent aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales; (C164A4/b) modifié)
- c) garantissent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable; (C164A4/c) modifié)
- d) garantissent que, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger; (C164A4/d) modifié)
- e) ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire. (C164A4/e) modifié)

---

2. L'autorité compétente adoptera un modèle type de rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical compétent, à terre et à bord. Ce rapport aura un caractère confidentiel et servira exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer. (C164A12 modifié)

3. Les Membres adopteront des lois et des règlements définissant les conditions minimales requises en ce qui concerne les services de soins médicaux et hospitaliers ainsi que la formation à bord des navires qui battent leur pavillon.

4. La législation nationale exigera au minimum le respect des conditions ci-après:

- a) Tout navire embarquant 15 gens de mer ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours disposera d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. (C164A11/9 modifié) L'autorité compétente pourra accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. (C164A11/1) L'autorité compétente devra s'assurer que l'infirmerie installée à bord est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires.
- b) Tout navire disposera d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications seront prescrites par l'autorité compétente et qui seront inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales tiendront compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes recommandées au plan international. (C164A5/1/2/3/4 modifié)
- c) Tout navire qui embarque 100 personnes ou plus et effectue normalement des voyages internationaux de plus de trois jours disposera d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. (C164A8/1) La législation nationale déterminera également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent compter un médecin dans leur équipage. (C164A8/2)
- d) Les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses tâches normales ou un marin apte à administrer les premiers secours. (C164A9/1 modifié) Les personnes chargées d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux qui soit conforme aux dispositions du Code international sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW). La législation ou la réglementation nationale doit préciser le niveau de formation exigé en tenant compte notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord.
- e) L'autorité compétente doit prendre les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure du jour ou de la nuit. (C164A7/1) Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, doivent être assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon. (C164A7/2)

---

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

*Principe directeur B4.1.1 – Fourniture de soins médicaux*

1. S'agissant des navires qui ne sont pas tenus de compter un médecin dans leur équipage, l'autorité compétente, en déterminant le niveau de formation aux soins médicaux nécessaire, devrait exiger que:

- a) les navires pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux comptent au moins dans leur équipage un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux de premiers secours requise par le Code STCW qui lui permette 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) tous les autres navires comptent dans leur équipage au moins un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux exigée par le Code STCW, comprenant une formation pratique et une formation à des techniques de survie comme la thérapie intraveineuse, qui doit permettre aux intéressés de participer efficacement à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils seront susceptibles de demeurer à bord. (C164A9/2 modifié)

2. 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)

3. Les personnes auxquelles il est fait référence au paragraphe 1 ci-dessus et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre des cours de perfectionnement 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. La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord devraient être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui devraient veiller au contrôle des étiquettes, des dates de péremption, des conditions de conservation et des indications d'emploi de tous les médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements. (C164A5/4, 5) Lors de l'adoption ou de la révision du guide médical de bord en usage dans le pays, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales en la matière, y compris l'édition la plus récente des guides mentionnés au paragraphe 2. (C164A6/3 modifié)

5. Lorsqu'une cargaison classée dangereuse ne figure pas dans l'édition la plus récente du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, publié par l'Organisation maritime internationale, l'information nécessaire sur la nature des substances, les risques encourus, les équipements de protection individuelle à utiliser, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques devrait être communiquée aux gens de mer. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle devraient se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées. (C164A5/6) Cette information devrait être

---

intégrée aux politiques et programmes en matière de sécurité et de santé professionnelles exposés à la règle 4.3 et aux dispositions connexes du code.

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

*Principe directeur B4.1.2 – Modèle de rapport médical*

1. Le modèle de rapport médical pour les gens de mer devrait être conçu de manière à faciliter les échanges d'informations médicales et assimilées concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident. (C164A12/3 modifié)

*Principe directeur B4.1.3 – 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 être dûment qualifiés.

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, 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)

*Principe directeur B4.1.4 – Assistance médicale aux autres navires et coopération internationale*

1. Chaque Membre devrait dûment envisager de participer à la coopération internationale qui existe en matière d'assistance, de programmes et de recherches 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 la 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 le personnel médical et le personnel de santé à la médecine maritime;
- h) collecter et évaluer les statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les 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, 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 nécessaires en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément aux souhaits de leurs parents les plus proches. (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)

*Principe directeur B4.1.5 – Personnes à la charge des gens de mer*

1. Les Membres devraient adopter des mesures propres à assurer aux personnes à la charge des gens de mer ayant leur domicile sur leur territoire des soins médicaux appropriés et suffisants, en attendant la création d'un service de soins médicaux ouvert aux travailleurs en général et aux personnes à leur charge quand de tels services n'existent pas, et informer le Bureau international du Travail des mesures prises à cet effet.

---

#### *Règle 4.2 – Responsabilité des armateurs*

*Objet: assurer la protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi*

1. Les Membres veilleront à ce que des dispositions conformes au code soient appliquées à bord des navires qui battent leur pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériels de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

2. La présente règle est sans préjudice des autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer.

#### *Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs*

1. Chaque Membre doit adopter une législation disposant que les armateurs des navires battant son pavillon sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes: (C55A2 modifié)

- c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin ailleurs qu'à son domicile, jusqu'à guérison du marin malade ou blessé, ou jusqu'à constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité;
- d) les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2. La législation nationale peut prévoir que l'assistance à la charge de l'armateur, qu'il s'agisse des soins médicaux, de la nourriture ou du logement, sera limitée à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie. (C55A4/2)

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

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

---

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

4. La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie. (C55A5/2; C165A14 et 15)

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

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

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

c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement. (C55A2)

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

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

#### *Principe directeur B4.2 – Responsabilité de l'armateur*

1. Le paiement de la totalité du salaire, prévu par le paragraphe 3 a) de la norme A4.2, peut exclure les primes. (C165A14 et 15)

2. La législation nationale peut également prévoir que l'armateur cessera d'avoir à prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès lors que celui-ci pourra bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou d'assurance accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés. (C55A4/3, A5/3)

3. La législation nationale peut 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)

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

*Objet: faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité*

1. Les Membres veilleront à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent leur pavillon bénéficient d'un système de protection de la santé et à ce qu'ils vivent, travaillent et s'entraînent à bord des navires dans un environnement sûr et hygiénique. (fondé sur C164A3)

2. L'autorité compétente de chaque Membre, après consultation des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer et en tenant compte des codes, directives et

---

normes applicables recommandés par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime, élaborera et promulguera des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon.

3. Les Membres adopteront des lois, des règlements et d'autres mesures nationales au sujet des questions précisées dans le code, en tenant compte des instruments internationaux applicables et en fixant les normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé et à la prévention des accidents à bord des navires battant leur pavillon.

*Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité  
et prévention des accidents*

1. Les lois et règlements ou autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvriront les sujets suivants:

- a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé professionnelles à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer;
- b) les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;
- c) des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'à une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé professionnelles, avec la participation des représentants des gens de mer et l'ensemble des autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris en matière mécanique et de contrôle de la conception, ainsi que du changement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et de l'utilisation de l'équipement de protection individuelle;
- d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'investigation et qu'à la notification des accidents professionnels survenus à bord.

2. Les dispositions ci-dessus:

- a) tiendront compte des instruments internationaux applicables qui traitent de la protection de la sécurité et de la santé professionnelles en général, ainsi que de risques particuliers, et traiteront de toutes les questions relatives à la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles d'être appliquées au travail des gens de mer, et particulièrement celles qui sont propres à l'exercice du métier de marin; (C134A4/2 modifié)
- b) indiqueront clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables et aux politiques et programmes en matière de sécurité et de santé professionnelles du navire, (C134A5/1 modifié) une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans;

- 
- c) indiqueront les fonctions du capitaine et/ou de la personne désignée par lui pour assumer la responsabilité particulière de l'application et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail;
- d) indiqueront l'autorité dont sont investis les membres de l'équipage ayant été nommés ou élus en tant que représentants de la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire.

3. Les normes visées au paragraphe 3 de la règle 4.3 seront régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées pour tenir compte des changements intervenus dans la technologie et les recherches, afin de garantir une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé professionnelles et d'offrir un environnement professionnel sûr aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre.

4. L'observation des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé professionnelles des navires sera réputée équivaloir à l'observation des prescriptions de la présente convention.

5. L'autorité compétente veillera à ce que les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles, et à ce que des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les évolutions générales et les risques mis en lumière. (C134A2 et 3 modifié; recommandation concernant la liste des maladies professionnelles et l'enregistrement et la déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles, 2002 (OIT, R194)) Les accidents du travail devront faire l'objet d'une enquête. (C134A2)

6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé professionnelles viseront à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiendront compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet. (Fondé sur le *Recueil de directives pratiques du BIT sur la protection des données personnelles des travailleurs*, 1997)

7. L'autorité compétente devra coopérer avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer travaillant à bord de leurs navires des risques particuliers rencontrés à bord, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet.

8. L'autorité compétente fera obligation aux armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, de se référer aux statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente de l'Etat dont ils battent pavillon.

*Principe directeur B4.3 – Protection de la santé et de la sécurité  
et prévention des accidents*

*Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail  
et les lésions et maladies professionnelles*

1. Les dispositions visées à la norme 4.3 devraient tenir compte du Recueil de directives pratiques du Bureau international du Travail sur la prévention des accidents à

---

bord des navires en mer et dans les ports, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'OIT, des autres normes et directives internationales et des recueils de directives pratiques concernant la protection de la sécurité et de la santé professionnelles, y compris tous niveaux d'exposition qui y figurent.

2. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé professionnelles portent en particulier sur les points suivants:

- a) dispositions générales et dispositions de base;
- b) caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
- c) machines;
- d) effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
- e) effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
- f) effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas *d)* et *e)* auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
- g) mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
- h) matériel de chargement et de déchargement;
- i) prévention et extinction des incendies;
- j) ancres, chaînes et câbles;
- k) cargaisons dangereuses et lest;
- l) équipement de protection individuelle des gens de mer; (C134A4/3 modifié)
- m) travail dans des espaces confinés;
- n) effets physiques et mentaux de la fatigue;
- o) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
- p) protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
- q) réponse aux urgences et aux accidents.

L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition à ceux-ci devraient tenir compte des effets physiques sur la santé au travail (y compris la manutention de charges, le bruit et les vibrations), des effets chimiques et biologiques sur la santé au travail, des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale et des accidents du travail. Les mesures nécessaires devraient tenir dûment compte du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'individu (particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail et le remplacement des tâches dangereuses par des tâches

---

exemptes de danger ou moins dangereuses) l'emportent sur l'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

3. Par ailleurs, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants:

- a) réponse aux urgences et aux accidents;
- b) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
- c) protection et prévention relatives au VIH/SIDA.

*Principe directeur B4.3.2 – Exposition au bruit*

1. L'autorité compétente de chaque Membre, conjointement avec les organes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, devrait examiner en permanence la question du bruit à bord des navires, en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure du possible, contre les effets nocifs de ce bruit. (Fondé sur les textes suivants: R141; Recueil de directives pratiques du BIT sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001; Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires, 1981 (résolution A.468(XII) de l'OMI).)

2. Cet examen devrait tenir compte des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires, ainsi que des mesures à prescrire ou à recommander pour réduire le bruit à bord des navires, en vue de protéger les gens de mer. (R141P1 modifié)

3. Les mesures à envisager pour réduire l'exposition au bruit devraient inclure les points suivants:

- a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à un bruit intense comporte pour l'ouïe et la santé et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;
- b) fournir aux gens de mer lorsque nécessaire un équipement de protection de l'ouïe approuvé par l'autorité compétente;
- c) évaluer les risques et réduire l'exposition au bruit dans les cabines, les réfectoires, les salles de récréation, les cuisines et les autres locaux d'équipage, ainsi que dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines.

*Principe directeur B4.3.3 – Exposition aux vibrations*

1. L'autorité compétente de chaque Membre, conjointement avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et en tenant compte, s'il y a lieu, des normes internationales pertinentes, devrait examiner en permanence la question des vibrations à bord des navires, en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans la mesure du possible, contre les effets nocifs de ces vibrations.

2. Cet examen devrait inclure les effets de l'exposition à des vibrations excessives sur la santé et le confort des gens de mer, ainsi que les mesures à prescrire ou à recommander pour réduire les vibrations à bord des navires, en vue de protéger les gens de mer.

3. Les mesures à envisager pour réduire les vibrations devraient inclure les points suivants:

- 
- a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des vibrations comporte pour leur santé;
  - b) fournir aux gens de mer lorsque nécessaire un équipement de protection individuelle approuvé;
  - c) évaluer les risques et réduire l'exposition dans les cabines, les réfectoires, les salles de récréation, les cuisines et les autres locaux d'habitation en adoptant des mesures conformes aux orientations fournies par le Recueil de directives pratiques du BIT sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail et ses révisions ultérieures, en tenant compte des différences existant entre l'exposition dans les postes de travail et dans les locaux d'équipage.}

*Principe directeur B4.3.4 – 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 sont tenus d'utiliser ce matériel et ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent. (C134A5/2 modifié)

2. Il faudrait aussi tenir compte des articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963, qui disposent, d'une part, que l'employeur doit veiller à ce que les machines soient munies de dispositifs de protection appropriés et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée sans ces dispositifs et, d'autre part, que le travailleur ne doit pas utiliser une machine si les dispositifs de protection dont elle est pourvue ne sont pas en place et ne doit pas rendre inopérants ces dispositifs. (R142P5)

*Principe directeur B4.3.5 – Déclaration des accidents du travail  
et compilation de statistiques*

1. Tous les accidents du travail et les maladies professionnelles devraient être signalés pour qu'ils fassent l'objet d'enquêtes et pour que des statistiques détaillées sur ces accidents et ces maladies soient établies, analysées et publiées, en tenant compte des données personnelles des gens de mer concernés. Les rapports ne devraient pas se limiter aux accidents mortels ni aux accidents dans lesquels le navire lui-même est atteint. (C134A2/2 modifié)

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 ou modèle international d'enregistrement des accidents des gens de mer éventuellement établi par l'Organisation internationale du Travail. (R142P2)

*Principe directeur B4.3.6 – Enquêtes*

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

---

2. Il faudrait envisager d'inclure les points suivants parmi ceux qui pourraient faire l'objet d'une enquête:

- a) le milieu de travail, par exemple les surfaces 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 par groupe 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 de la charge 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 de défaillances humaines. (R142P3 modifié)

*Principe directeur B4.3.7 – Programmes nationaux de protection et de prévention*

1. Afin de disposer d'une base solide pour l'adoption de mesures visant à promouvoir la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et la prévention des accidents qui sont dus aux risques propres au travail maritime, il faudrait entreprendre des recherches sur l'évolution générale ainsi que sur les risques révélés par les statistiques. (C134A3 modifié)

2. La mise en œuvre des programmes de promotion de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents du travail 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), y compris par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maximums aux facteurs ambiants nocifs et aux autres risques ou résultats d'une évaluation systématique des risques. (C134A9/2 modifié)

3. En particulier, il faudrait créer des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de la prévention des accidents ou des groupes de travail spéciaux et des comités à bord, au sein desquels les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées seraient représentées. (C134A8/3 modifié)

4. Lorsque ces activités sont menées au niveau de la compagnie, il conviendrait d'envisager la représentation des gens de mer à tout comité de sécurité à bord des navires de l'armateur considéré.

*Principe directeur B4.3.8 – Programmes de protection et de prévention*

1. Il faudrait envisager d'attribuer les fonctions suivantes aux commissions et autres organismes visés au paragraphe 3 de la section B4.3.7 ci-dessus:

- a) l'élaboration de directives et de mesures nationales relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles et de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents;
- b) l'organisation d'une formation et de programmes relatifs à la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et à la prévention des accidents;

- 
- c) l'organisation de la publicité nécessaire en matière de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents, en particulier au moyen de films, d'affiches, d'avis et de brochures;
  - d) la distribution de documents et la diffusion de renseignements relatifs à la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.

2. Les personnes chargées de la préparation des textes relatifs aux mesures de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et 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 intéressées ou par les organisations maritimes internationales compétentes. (R142P6 modifié)

3. Lors de l'élaboration des programmes de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents, les Membres devraient tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et la santé des gens de mer éventuellement publié par le Bureau international du Travail. (R142P4)

*Principe directeur B4.3.9 – Formation relative à la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et à la prévention des accidents du travail*

1. Les programmes relatifs à la formation visée au paragraphe 1 a) de la norme A4.3 devraient être périodiquement revus et mis à jour pour tenir compte de l'évolution des types de navires et de leurs dimensions ainsi que des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord. (R142P7)

2. La publicité relative à la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et à la prévention des accidents devrait être permanente. Elle pourrait revêtir les formes suivantes:

- a) films, vues fixes et courts métrages à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, projection de films à bord des navires;
- b) affiches apposées à bord des navires;
- c) insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques de la profession maritime et sur les mesures de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents;
- d) campagnes spéciales pendant lesquelles divers moyens de publicité sont utilisés pour familiariser les gens de mer avec la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et la prévention des accidents et avec les méthodes de travail offrant toute sécurité.

3. Cette publicité devrait tenir compte du fait que, à bord d'un navire, les gens de mer ont souvent différentes nationalités, langues et habitudes. (R142P8)

*Principe directeur B4.3.10 – Education des jeunes gens de mer en matière de sécurité et de santé*

1. Les règlements sur la sécurité et la santé devraient viser toutes dispositions générales concernant les examens médicaux, avant l'entrée en fonctions et en cours d'emploi, ainsi que la prévention des accidents et la protection de la santé au travail, qui sont applicables aux activités des gens de mer; ils devraient préciser en outre les mesures

---

propres à réduire au maximum les risques professionnels auxquels sont exposés les jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions. (R153P8)

2. Les règlements devraient établir des restrictions empêchant que des jeunes gens de mer 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. Les autorités compétentes pourraient prendre en considération, en particulier, les tâches 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 caissons étanches;
- c) les travaux entraînant l'exposition à des bruits ou 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 aux conducteurs d'équipements de ce genre;
- e) la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage;
- f) le gréement;
- 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 informer les jeunes gens de mer au sujet de la prévention des accidents et de la protection de leur santé à bord des navires, notamment au moyen de cours et de campagnes publicitaires officielles de prévention des accidents à l'intention des jeunes, ainsi que d'une instruction professionnelle et d'une surveillance des jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions à bord. (R153P10 modifié)

4. Les programmes d'éducation et de formation des jeunes gens de mer, tant à terre qu'à bord, devraient prévoir un enseignement sur les dangers que l'abus d'alcool, de drogues et des autres substances particulièrement nocives peuvent avoir sur leur santé et leur bien-être, ainsi que sur les risques et problèmes posés par le VIH/SIDA et les activités dangereuses pour la santé. (R153P11 modifié)

#### *Principe directeur B4.3.11 – Coopération internationale*

1. Les Membres, au besoin avec l'assistance d'organismes intergouvernementaux et d'autres organisations internationales, devraient s'efforcer conjointement de parvenir à

---

la plus grande uniformité possible de l'action visant à protéger la sécurité et la santé professionnelles et à prévenir les accidents.

2. Lors de l'élaboration des programmes de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents du travail adoptés en application 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 compte de la nécessité d'une coopération internationale en vue d'une action continue pour la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et la prévention des accidents du travail; cette coopération pourrait revêtir les formes suivantes:

- a) accords bilatéraux ou multilatéraux visant à uniformiser les normes et les dispositifs de protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de prévention des accidents;
- b) échanges de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de promouvoir la sécurité et la santé professionnelles et de prévenir les accidents;
- c) assistance en matière d'essais de 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 protection de la sécurité et de la santé professionnelles et 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 protection de la sécurité et de la santé professionnelles, de la prévention des accidents et des méthodes de travail offrant toute sécurité. (R142P9 modifié)

#### *Règle 4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre*

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

1. Les Membres veilleront à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Ils se chargeront aussi de promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le code, dans des ports déterminés en vue de fournir aux gens de mer à bord des navires ancrés dans ces ports l'accès à des installations et services de bien-être adéquats. (fondé sur C163A2/1)

2. Les responsabilités des Membres concernant les installations à terre telles que les installations et services culturels, de bien-être, de loisirs et d'information, sont énoncées dans le code.

#### *Norme A4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre*

1. Les Membres exigeront que les installations de bien-être existant sur leur territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine

---

sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils travaillent. (C163A3/1 modifié)

2. Les Membres doivent promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés du pays et déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, quels sont les ports appropriés. (C163A3/2 modifié)

3. Les Membres doivent favoriser la création de comités de bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et de l'exploitation, ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes. (C163A5)

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

*Principe directeur B4.4.1 – Responsabilités des Membres*

1. Les Membres devraient prendre des mesures pour que des installations et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans des ports d'escale déterminés 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 dispositions prises pour le contrôle des installations et services de bien-être devraient prévoir 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 accélérer 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. (R138P14)

5. Les Membres devraient coopérer entre eux 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 d'offrir des installations et services de bien-être aux 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 d'installations 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)

---

*Principe directeur B4.4.2 – Installations et services de bien-être dans les ports*

1. Les Membres devraient offrir les installations et services de bien-être nécessaires dans des ports appropriés du pays ou veiller à ce qu'ils soient offerts.

2. Les installations et services de bien-être devraient être fournis, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par 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 installations nécessaires de bien-être et de loisirs devraient être créées ou développées dans les ports. Elles 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 installations pédagogiques;
- d) le cas échéant, des installations permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

4. Ces installations pourraient être fournies en mettant à la disposition des gens de mer, selon leurs besoins, les installations destinées 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 leurs pays d'origine et Etats du pavillon ainsi que les associations internationales intéressées devraient procéder à des consultations et coopérer entre elles, 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 installations devraient être ouvertes 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, de prévoir plusieurs types d'installations d'un niveau comparable mais adaptées 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, du personnel qualifié soit employé à plein temps, en plus d'éventuels agents bénévoles, pour la gestion des installations et services de bien-être des gens de mer. (R173P8/2)

---

### *Principe directeur B4.4.3 – Conseils du bien-être*

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

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

2. Les conseils du 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 ou nationaux, conformément à la législation nationale. (R173P9)

### *Principe directeur B4.4.4 – Financement des installations de bien-être*

1. Conformément aux conditions et à la pratique nationales, un appui financier aux installations de bien-être dans les ports devrait provenir d'une ou de 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 les services de bien-être, ils ne devraient être employés qu'aux fins pour lesquelles ils sont levés. (R173P10)

### *Principe directeur B4.4.5 – Diffusion d'informations et mesures de facilitation*

1. Les gens de mer devraient recevoir des informations sur tous les moyens à la disposition du public dans les ports d'escale – notamment les moyens de transport, les services de bien-être, 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)

---

*Principe directeur B4.4.6 – Gens de mer dans un port étranger*

1. En vue de protéger les gens de mer qui se trouvent dans un port étranger, 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. Le cas des gens de mer détenus dans un port étranger doit être traité rapidement, conformément à la procédure légale, et les intéressés doivent bénéficier de la protection consulaire appropriée.

3. 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 de présenter une telle demande. L'Etat dont le marin est ressortissant devrait informer rapidement la famille du marin. 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.

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

5. 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)

6. 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)

7. 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)

*Règle 4.5 – Sécurité sociale*

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

1. Les Membres doivent veiller à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par leur législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables visées au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

2. Les Membres s'engagent à prendre des mesures, en fonction de leur situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour assurer progressivement une protection de sécurité sociale complète aux gens de mer.

3. Les Membres doivent veiller à ce que les gens de mer qui sont soumis à leur législation de la sécurité sociale et, dans la mesure prévue par leur législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

1. Les branches à prendre en considération pour assurer progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la règle 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les pensions de retraite, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants, qui complètent la protection prévue par les règles 4.1 (soins médicaux) et 4.2 (responsabilité des armateurs), ainsi que par d'autres titres de la présente convention.

2. Lors de la ratification, la protection à assurer par chaque Membre, conformément au paragraphe 1 de la règle 4.5, devra inclure au moins trois des neuf branches énumérées au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Les Membres prendront des mesures, en fonction de leur situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 ci-dessus à tous les gens de mer résidant habituellement sur leur territoire. Cette responsabilité pourra être assurée, par exemple, par la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou par la mise en place de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie sera au moins égale à celle dont bénéficient les personnes travaillant à terre sur le territoire du Membre concerné.

4. Nonobstant la répartition des responsabilités dans le paragraphe 3 ci-dessus, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives au droit de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.

5. Les responsabilités des Membres concernant les gens de mer à bord des navires qui battent leur pavillon comprennent celles prévues par les règles 4.1 et 4.2, ainsi que par les dispositions correspondantes du code et par les dispositions inhérentes à leurs obligations générales en vertu du droit international.

6. Les Membres examineront les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 de la présente norme, des avantages comparables seront offerts aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

7. La protection prévue au paragraphe 1 de la règle 4.5 peut, selon le cas, figurer dans des lois ou des règlements, des régimes privés, des accords collectifs ou dans une combinaison de ces différents types de texte.

8. Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres devront coopérer, par voie d'accord bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d'acquisition par tous les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

9. Les Membres doivent définir des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.

10. Chaque Membre devra, lors de la ratification, préciser les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 ci-dessus. Lorsqu'il assurera par la suite la couverture d'une ou de plusieurs des autres branches énumérées au paragraphe 1 ci-dessus, il en informera le Directeur général du Bureau international du Travail, lequel tiendra un registre de ces avis, qu'il mettra à la disposition de toutes les parties intéressées.

---

11. Les rapports établis par le Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail contiendront également des informations relatives aux mesures prises conformément au paragraphe 2 de la règle 4.5 pour étendre la protection à d'autres branches.

*Principe directeur B4.5 – Sécurité sociale*

1. La protection devant être assurée lors de la ratification, conformément au paragraphe 2 de la norme A4.5, devrait porter au minimum sur les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle.

2. Dans les cas mentionnés au paragraphe 5 de la norme A4.5, des avantages comparables pourront être fournis par voie d'assurance, d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres moyens adaptés, en tenant compte des dispositions des accords de négociation collective applicables. Lorsque de telles mesures sont adoptées, les gens de mer auxquels elles s'appliquent devraient être informés des modalités selon lesquelles la protection assurée par les diverses branches de la sécurité sociale sera fournie.

3. Lorsque les gens de mer sont soumis à plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, les Membres concernés devraient coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le fait de savoir quelle est la législation dont le type et le niveau de protection est le plus favorable aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.

4. Les règles à définir au titre du paragraphe 8 de la norme A4.5 devraient être conçues de manière à couvrir tous les différends relatifs aux réclamations des gens de mer intéressés, quelle que soit la manière dont la couverture est assurée.

6. Le contrat d'engagement devrait préciser les modalités selon lesquelles la protection assurée par les différentes branches de la sécurité sociale sera fournie à l'intéressé par l'armateur, ainsi que toute autre information utile dont dispose celui-ci, comme les déductions obligatoires du salaire du marin et des cotisations de l'armateur qui peuvent être opérées, conformément aux prescriptions des organes autorisés qui ont été spécifiés, dans le cadre des régimes nationaux de sécurité sociale applicables.

7. Lorsqu'il exerce sa juridiction dans le domaine des questions sociales, le Membre dont le navire bat pavillon devrait s'assurer que les obligations des armateurs en matière de protection sociale sont respectées, notamment en ce qui concerne le versement des cotisations aux régimes de sécurité sociale.

---

## **Titre 5. Respect et mise en application des dispositions**

1. Les règles qui figurent sous ce titre explicitent la responsabilité de chaque Membre de respecter et de faire appliquer pleinement les principes et droits définis dans les articles ainsi que les obligations spécifiques mentionnées sous les titres 1, 2, 3 et 4.

2. Les paragraphes 3 et 4 de l'article VI, qui autorisent l'application des dispositions de la partie A du code par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, ne s'appliquent pas à la partie A du code relevant du présent titre.

4. Conformément au paragraphe 2 de l'article VI de la présente convention, chaque Membre doit s'acquitter des responsabilités qui lui incombent en application des règles de la manière indiquée dans les normes correspondantes de la partie A du code en tenant compte dûment des principes directeurs correspondants de la partie B du code.

### *Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon*

*Objet: garantir que chaque Membre assume les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon*

#### *Règle 5.1.1 – Principes généraux*

1. Chaque Membre doit veiller à ce que les obligations de la présente convention soient remplies à bord des navires battant son pavillon.

2. Les Membres doivent instaurer un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4, en vue de garantir que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la présente convention à bord des navires battant leur pavillon.

3. Aux fins de l'instauration d'un système efficace pour l'inspection et la certification des conditions du travail maritime, les Membres pourront le cas échéant autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes (y compris ceux d'un autre Membre ayant ratifié la présente convention, si celui-ci y consent) dont ils reconnaissent la compétence et l'indépendance en vue de la réalisation d'inspections et/ou la délivrance de certificats. Dans tous les cas, les Membres conserveront la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant leur pavillon.

4. Le certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime, attestera, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'Etat du pavillon et que les prescriptions de la présente convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée.

5. Des informations sur le système mentionné au paragraphe 2, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, doivent figurer dans les rapports soumis par le Membre au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

---

*Norme A5.1.1 – Principes généraux*

1. Chaque Membre doit définir des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

2. Chaque Membre doit exiger qu'un exemplaire de la présente convention soit tenu à disposition à bord de tous les navires battant son pavillon.

*Principe directeur B5.1.1 – Principes généraux*

1. L'autorité compétente de chaque Membre devrait prendre les dispositions nécessaires pour favoriser une coopération efficace entre les institutions publiques et les autres organismes intéressés par les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires. (R185P1 modifié)

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

*Règle 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus*

1. L'autorité compétente du Membre doit avoir établi que les institutions publiques ou autres organismes mentionnés au paragraphe 3 de la règle 5.1.1 (désignés ci après comme les «organismes reconnus») sont conformes aux prescriptions du code quant à leur compétence et leur indépendance. Les fonctions d'inspection ou de certification que les organismes reconnus pourront être autorisés à assurer devront relever des activités pour lesquelles le code dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu.

2. Les rapports mentionnés au paragraphe 5 de la règle 5.1.1 devront contenir des informations relatives à l'organisme ou aux organismes en question, à la portée des pouvoirs qui leur sont concédés et aux dispositions prises par le Membre pour assurer que les activités autorisées sont menées à bien de façon complète et efficace.

*Norme A5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus*

1. Aux fins d'une habilitation telle que prévue au paragraphe 1 de la règle 5.1.2, l'autorité compétente doit examiner la compétence et l'indépendance de l'organisme intéressé et établir, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation qui lui a été conférée:

- a) qu'il possède l'expertise correspondant aux aspects pertinents de la présente convention ainsi qu'une connaissance suffisante de l'exploitation des navires, y compris les conditions minimales requises pour le travail à bord d'un navire, les conditions d'emploi, le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table et, enfin, la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection sociale;
- b) qu'il est en mesure de maintenir et d'actualiser les compétences de son personnel;

- 
- c) qu'il a une connaissance suffisante des dispositions de la convention ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internationaux pertinents;
  - d) que sa taille, sa structure, son expérience et ses moyens correspondent au type et à la portée de l'autorisation.

2. Toute autorisation accordée en matière d'inspection doit au moins habiliter l'organisme à exiger la correction des défauts qu'il aura constatés quant aux conditions de travail et de vie des gens de mer et à effectuer des inspections dans ces domaines si l'Etat du port le lui demande. (SOLAS, chap. I, règle 6, modifié)

3. Le Membre doit établir un système propre à garantir l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, ainsi que des procédures régissant la communication avec de tels organismes et le contrôle de leur action, y compris en veillant à ce que les intéressés soient informés de l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux.

4. L'autorité compétente doit fournir au Bureau international du Travail une liste actuelle des différents organismes reconnus qu'elle a autorisés à agir en son nom et elle doit tenir ladite liste à jour. La liste doit indiquer les fonctions que les organismes reconnus ont été autorisés à assurer. Le Bureau tiendra cette liste à la disposition du public.

*Principe directeur B5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus*

1. Le Membre devrait exiger de l'autorité compétente qu'elle signe avec tous les organismes qu'elle aura reconnus en vue d'une habilitation un accord écrit. Cet accord devrait notamment porter sur les aspects suivants:

- a) champ d'application;
- b) objet;
- c) conditions générales;
- d) exécution des fonctions couvertes par l'habilitation;
- e) base juridique des fonctions couvertes par l'habilitation;
- f) communication de rapports à l'autorité compétente;
- g) notification de l'habilitation par l'autorité compétente à l'organisme reconnu;
- h) contrôle par l'autorité compétente des activités déléguées à l'organisme reconnu.

2. L'organisme demandant à être reconnu devrait établir qu'il a la compétence et la capacité nécessaires, sur le plan technique et administratif et en matière de gestion, pour assurer la prestation d'un service de qualité dans les délais prescrits.

3. Aux fins de l'évaluation des moyens dont dispose un organisme donné, l'autorité compétente devrait vérifier que celui-ci:

- a) dispose d'un personnel technique, de gestion et d'appui adéquat;
- b) dispose pour prêter les services requis d'administrateurs qualifiés, en nombre suffisant, et répartis de sorte assurer une couverture géographique satisfaisante;

- 
- c) a apporté la preuve de sa capacité à fournir des services de qualité dans les délais prescrits;
- d) est indépendant et disposé à rendre compte de son action.

4. Le Membre devrait demander aux organismes reconnus d'élaborer un système pour la qualification des travailleurs qu'ils emploient comme inspecteurs de sorte à garantir la mise à jour régulière de leurs connaissances et compétences.

5. Le Membre devrait demander aux organismes reconnus de tenir des registres de leurs services de sorte à pouvoir établir qu'ils ont agi conformément aux normes applicables pour les aspects couverts par ces services.

6. Lors de l'élaboration des procédures de contrôle mentionnées au paragraphe 3 de la norme A5.1.2, le Membre devrait tenir compte des Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration adoptées au sein de l'Organisation maritime internationale.

*Règle 5.1.3 – Certificat de travail maritime  
et déclaration de conformité du travail maritime*

1. Les Membres doivent exiger des navires battant leur pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer le respect permanent des dispositions adoptées, mesures qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime dont il est question au paragraphe 2, ont fait l'objet d'une inspection et sont conformes aux prescriptions de la législation nationale ou autres dispositions visant l'application de la convention.

2. Les Membres doivent exiger des navires battant leur pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour en outre une déclaration de conformité du travail maritime mentionnant les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer et énonçant les mesures adoptées par l'armateur pour garantir le respect de ces prescriptions sur le navire ou les navires considérés.

3. Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être conformes au modèle prescrit par le code.

4. Lorsque l'autorité compétente du Membre ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet a vérifié par une inspection qu'un navire battant le pavillon du Membre dont il relève respecte ou continue de respecter les normes de la présente convention, il doit délivrer ou renouveler le certificat de travail maritime correspondant, et le consigner dans un fichier accessible au public. (Convention SOLAS modifiée; Convention MARPOL)

5. Des prescriptions détaillées concernant le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, notamment une liste des points devant faire l'objet d'une inspection et être approuvés, sont énoncées dans la partie A du code.

---

*Norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime  
et déclaration de conformité du travail maritime*

1. Le certificat de travail maritime sera délivré au navire par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet pour une durée n'excédant pas cinq ans. La liste des points qui doivent être contrôlés et jugés conformes à la législation nationale ou autres dispositions visant l'application des prescriptions de la présente convention pour ce qui touche aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord avant qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré figure à l'annexe A5-I.

2. La validité du certificat de travail maritime sera assujettie à la réalisation d'une inspection intermédiaire, effectuée par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet, qui aura pour objet de vérifier que les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention sont toujours respectées. Si seule une inspection intermédiaire est effectuée alors que le certificat de travail maritime a une durée de validité de cinq ans, cette inspection aura lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du document. L'inspection intermédiaire sera tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat. Le certificat de travail maritime sera visé sous réserve d'une inspection intermédiaire favorable.

3. Indépendamment du paragraphe 1 ci-dessus, lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime sera valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat de travail maritime en cours.

4. Lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime sera valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.

5. Le certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire:

- a) aux nouveaux navires à la livraison;
- b) lorsqu'un navire change de pavillon;
- c) lorsqu'un armateur reprend à son compte l'exploitation d'un navire.

6. Le certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas six mois par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet.

7. Les certificats de travail maritime provisoires ne pourront être délivrés qu'une fois qu'il aura été établi que:

- a) le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I, en tenant compte de la vérification des éléments visés sous b), c) et d);
- b) l'armateur est parvenu à prouver à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions de la convention;

- 
- c)* le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations en matière de mise en œuvre;
  - d)* les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

8. La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire sera assujettie à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au paragraphe 1 de la présente norme. Aucun nouveau certificat provisoire ne pourra être délivré après la période initiale de six mois mentionnée au paragraphe 6 ci-dessus. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

---

12. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications seront consignés, de même que la date du constat qu'il a été remédié à ces défauts. Ces informations, accompagnées d'une traduction en anglais lorsqu'elles ne sont pas consignées dans cette langue, seront soit transcrites sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale.

13. Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, et leur traduction en anglais lorsque l'original n'est pas dans cette langue, doit être conservé à bord et affiché bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Copie de ces documents sera communiquée aux gens de mer, inspecteurs de l'Etat du pavillon, fonctionnaires autorisés de l'Etat du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande, conformément à la législation nationale.

14. L'obligation relative à la production d'une traduction en anglais, mentionnée aux paragraphes 12 et 13, ne concerne pas les navires engagés dans des activités commerciales dans la limite des eaux territoriales.

15. Tout certificat établi en application des paragraphes 1 ou 5 perd sa validité:

- a) si les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés au paragraphe 2;
- b) si le certificat n'est pas visé conformément aux dispositions du présent titre;
- c) s'il y a transfert du pavillon du navire;
- d) lorsqu'un armateur reprend à son compte l'exploitation d'un navire;
- e) lorsque des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au titre 3.

16. Dans le cas mentionné au paragraphe 15 c), d) ou e), le nouveau certificat ne peut être délivré que si l'autorité compétente ou l'organisme reconnu habilité à cet effet est pleinement convaincu que le navire est conforme aux prescriptions du présent titre.

*Principe directeur B5.1.3 – Certificat de travail maritime  
et déclaration de conformité du travail maritime*

1. L'énoncé des prescriptions nationales devant figurer dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime devrait être complet et rendre compte de l'essentiel des dispositions applicables de la législation nationale régissant les conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacun des aspects généraux énumérés à l'annexe A5-I. La référence précise des dispositions législatives devrait figurer dans cet énoncé ou y être annexée.

---

2. Les mesures mentionnées dans la partie III de la déclaration de conformité du travail maritime devraient notamment indiquer à quelles occasions il sera vérifié que certaines prescriptions nationales continuent d'être respectées, les personnes devant procéder à la vérification, les registres devant être tenus ainsi que les procédures devant être suivies si un défaut de conformité est constaté. La partie III peut se présenter sous des formes diverses. Elle pourra renvoyer à une documentation plus générale portant sur les politiques et procédures relatives à d'autres aspects du secteur maritime, comme les documents requis par le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) ou les informations requises en application de la règle 5 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS, qui porte sur la fiche synoptique continue des navires.

3. Le navire devrait notamment demeurer conforme aux prescriptions internationales générales faisant obligation à l'armateur et au capitaine de se tenir informés des derniers progrès réalisés en matière technologique et scientifique en ce qui concerne l'aménagement du lieu de travail, compte tenu des dangers inhérents au travail des gens de mer, et d'informer en conséquence les représentants des gens de mer qui font usage de leur droit de participation, en garantissant ce faisant le renforcement du niveau de protection des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord.

4. Il importe par-dessus tout que la déclaration de conformité du travail maritime soit libellée en des termes clairs choisis en vue d'aider tous les intéressés – notamment inspecteurs nationaux, fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et gens de mer – à vérifier que les prescriptions sont bien observées.

5. L'annexe B5-I présente un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration de conformité du travail maritime.

6. Si les deux Etats visés de la norme A5.1.3 au paragraphe 15 c), ont ratifié la présente convention, l'Etat dont le navire était autorisé à battre pavillon précédemment devrait, dans les meilleurs délais, communiquer à l'autorité compétente de l'autre Membre copie des certificats et de la déclaration conservés par le navire avant le transfert de pavillon et, le cas échéant, copie des rapports d'inspection pertinents si l'autorité compétente en fait la demande dans les trois mois suivant la date du transfert.

#### *Règle 5.1.4 – Inspection et mise en application*

1. Chaque Membre doit vérifier, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la présente convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale.

2. La partie A du code contient des prescriptions détaillées au sujet du système d'inspection et de mise en application mentionné au paragraphe 1.

#### *Norme A5.1.4 – Inspection et mise en application*

1. Chaque Membre doit disposer d'un système d'inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant son pavillon (C178A2/1 modifié) pour vérifier notamment que les mesures relatives aux conditions de travail et de vie énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime sont suivies et que les prescriptions de la présente convention sont respectées.

---

2. L'autorité compétente du Membre désignera des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en application du paragraphe 1. (C178A4 et A2/3 modifié) Lorsque des organismes reconnus ont été habilités à mener à bien des inspections, le Membre doit exiger que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donner aux intéressés l'autorité légale qui leur est nécessaire pour exercer leurs fonctions.

3. Les dispositions nécessaires doivent être prises pour garantir que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification et assurer la conformité susvisées. (Fondé en partie sur C178A4)

4. Les inspections auront lieu à des intervalles conformes aux prescriptions de la norme A5.1.3. Ces intervalles ne devront en aucun cas excéder trois ans. (C178A3/1 modifié)

5. Si un Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la présente convention ou qu'il y a de sérieux défauts dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, il devra prendre les dispositions nécessaires pour faire le jour sur la question et garantir que des mesures sont prises pour remédier aux défauts constatés. (C178A3/2)

6. Les Membres doivent formuler des règles adaptées, dont ils assureront l'application effective, en vue de garantir que les inspecteurs jouissent d'un statut et de conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure indue.

7. Les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires quant aux tâches à accomplir et munis des pouvoirs appropriés, seront autorisés:

- a) à monter à bord des navires battant le pavillon du Membre;
- b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées;
- c) à exiger qu'il soit remédié aux défauts de conformité et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises, lorsqu'ils ont des raisons de croire qu'un cas de défaut de conformité constitue une violation grave des dispositions de la convention (y compris une violation des droits des gens de mer) ou représente un grave danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer.

8. Toute mesure adoptée en vertu du paragraphe 7 c) doit être ouverte au droit de recours devant l'autorité judiciaire ou administrative.

9. Les inspecteurs auront la faculté de donner des avertissements et des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites (C178A7/2) lorsque le manquement constaté ne met en danger ni la sécurité, ni la santé, ni la sûreté des gens de mer concernés et lorsqu'il n'existe pas d'antécédents de violations analogues. Les cas dans lesquels il a été fait usage de cette faculté seront consignés.

10. Les inspecteurs doivent tenir confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des défauts de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives, et s'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.

---

11. Les inspecteurs ne doivent 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 préjudice à leur autorité ou à leur impartialité vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou de toute autre partie intéressée. Les inspecteurs devraient notamment:

- a) avoir l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les 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.

12. Les inspecteurs doivent, pour toute inspection effectuée, soumettre un rapport à l'autorité compétente. Une copie de ce rapport, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, sera remise au capitaine et une autre sera affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et communiquée à leurs représentants si ceux-ci en font la demande.

13. L'autorité compétente tiendra des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon du Membre dont elle relève (C178A8/1) et publiera un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant en aucun cas six mois à partir de la fin de l'année durant laquelle les inspections ont eu lieu. (C178A8/2)

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

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

16. Des indemnités devront être versées conformément à la législation nationale pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice abusif ou injustifié des pouvoirs des inspecteurs. La charge de la preuve incombera dans chaque cas au plaignant. (C178A6/2 modifié; voir aussi MARPOL 73A-7(2), lu conjointement avec A4(1))

17. Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives seront prévues et effectivement appliquées par chaque Membre en cas de violation des prescriptions de la présente convention et d'obstruction faite aux inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions. (C178A7/1 modifié)

#### *Principe directeur B5.1.4 – Inspection et mise en application*

1. L'autorité compétente et tout autre service ou autorité responsable pour tout ou partie de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour pouvoir remplir 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 pouvoir 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 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 prescriptions 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 prescriptions de la présente convention et d'œuvrer à une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord des navires. (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 établies par la législation nationale pour le recrutement dans le 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 connaître précisément les circonstances dans lesquelles il y a lieu de procéder à une inspection, l'étendue de l'inspection à effectuer dans les différentes circonstances visées et la méthode générale d'inspection.

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

- a) à monter à bord des navires librement et à l'improviste. (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 son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions établies en application de la législation nationale, 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 de la législation nationale assurant l'exécution de la présente convention;
  - d) à s'assurer de l'affichage des avis requis par la législation nationale 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; (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 défauts pouvant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord; (R185P15)
  - g) à appeler l'attention de l'autorité compétente et, s'il y a lieu, de l'organisme reconnu sur tous défauts ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte et à la saisir de propositions pour l'amélioration de cette législation;
  - h) à aviser l'autorité compétente de tous accidents du travail ou maladies professionnelles affectant des gens de mer dans les cas et selon la manière prescrits par la législation nationale. (R185P4)

9. Lorsqu'un échantillon est prélevé ou emporté conformément au paragraphe 8, alinéa e), l'armateur ou son représentant et, selon le cas, le marin devraient assister à l'opération ou en être avisés. La quantité de l'échantillon devrait être dûment consignée par l'inspecteur. (R185P12)

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 sur 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 de l'ensemble des gens de mer assujettis à la législation nationale;
- e) des statistiques et des informations sur les infractions à la législation, les sanctions infligées et les cas où des navires ont été immobilisés;

---

*f)* des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles ayant affecté des gens de mer et fait l'objet d'une déclaration. (R185P16)

---

*Règle 5.1.6 – Accidents maritimes*

1. Chaque Membre doit faire une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves, pour lesquels il y a eu blessure ou perte de vie humaine, impliquant des navires battant son pavillon. Le rapport final de cette enquête devra en principe être rendu public. (C147A2 g)

---

2. Les Membres doivent coopérer en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents maritimes graves dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus.

*Règle 5.2 – Responsabilités de l'Etat du port*

*Objet: permettre à chaque Membre d'assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne la coopération internationale nécessaire pour assurer la mise en œuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers*

*Règle 5.2.1 – Inspections dans le port*

1. Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V, aux fins de la vérification de la conformité aux prescriptions de la présente convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire.

2. Les Membres accepteront le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime exigés au titre de la règle 5.1.3 (C147A.4 modifié) comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité aux prescriptions de la présente convention; en conséquence, l'inspection dans leurs ports, sauf dans les cas précisés dans le code, sera limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration.

3. Les inspections dans les ports seront effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du Membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port. Les inspections de ce type auront pour seul objet de vérifier que les aspects examinés sont conformes aux prescriptions applicables des articles et des règles de la présente convention ainsi que de la partie A du code.

4. Les inspections qui pourront être effectuées en application de la présente règle devront se fonder sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port et propre à contribuer à assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires relâchant dans le port du Membre intéressé sont conformes aux prescriptions de la présente convention.

5. Des informations relatives au système mentionné au paragraphe 4, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, devront figurer dans les rapports soumis par les Membres au Bureau international du Travail en application de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

*Norme A5.2.1 – Inspections dans le port*

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

- a) les documents requis ne sont pas présentés ou qu'ils ne sont pas tenus à jour, ou alors de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou
- b) il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou

- 
- c) il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de respecter les dispositions de la présente convention; ou
  - d) une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention;

une inspection plus approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque le défaut en question peut constituer un réel danger pour la sécurité ou la santé des gens de mer

2. Lorsqu'une inspection plus approfondie est effectuée sur un navire étranger dans le port d'un Membre par des fonctionnaires autorisés dans les circonstances indiquées au paragraphe 1 a) ou b) ci-dessus, elle portera, en principe, sur les points énumérés à l'annexe A5-III.

3.

Aux fins du paragraphe 1 d) ci-dessus, il faut entendre par «plainte» toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord. (C147A4/3)

4. Lorsque, à la suite d'une inspection plus approfondie, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit:

- a) immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les défauts constatés et les mesures nécessaires pour y remédier, et en aviser le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon;

- c) dûment informer les autorités compétentes du prochain port d'escale; et

- d) porter à la connaissance des organisations de gens de mer et d'armateurs appropriées, présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée, les défauts constatés et les mesures nécessaires pour y remédier.

5. Le Membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au Directeur général du Bureau international du Travail une copie du rapport d'inspection accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée, dans le délai prescrit, par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et nécessaire pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours dont elles disposent.

---

8. Dans l'exercice des responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente règle, les Membres éviteront, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. S'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé, des dommages et intérêts seront payés pour toute perte ou préjudice subis. La charge de la preuve incombera au plaignant. (C178A6.2 modifié)

*Principe directeur B5.2.1 – Inspection dans le port*

1. L'autorité compétente devrait élaborer une politique relative aux inspections à l'intention des fonctionnaires autorisés qui procèdent à des inspections en vertu de la règle 5.2.1. 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 prescriptions de la présente convention. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les fonctionnaires autorisés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

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

- b)* dans l'expression «violation grave», qui figure au paragraphe 6 *c)* de la norme A5.2.1, la gravité de la violation peut être due à la nature du défaut. Cela s'applique particulièrement aux cas de violation de droits ou de principes fondamentaux ou des droits des gens de mer en matière d'emploi et de protection sociale  
. L'emploi d'une personne d'un

---

âge inférieur de plus de six mois à l'âge prescrit, 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 défauts constatés au cours d'une inspection donnée devrait être pris en compte: par exemple, plusieurs défauts concernant le logement ou l'alimentation et le service de table (qui ne nuisent pas à la sécurité ou à la santé) devraient être éventuellement recensés pour que cela constitue une violation grave;

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

---

*Règle 5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre*

*Objet: garantir que chaque Membre assume les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer ainsi que leur protection sociale*

1. Sans préjudice du principe de la responsabilité de l'Etat du pavillon en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon, le Membre a également la responsabilité de veiller à l'application des prescriptions de la présente convention relatives au recrutement, au placement et à la protection sociale des gens de mer qui sont soit des nationaux, soit des résidents, soit des personnes domiciliées sur leur territoire, dans la mesure où cette responsabilité est prévue dans la présente convention.

2. Des précisions sur les conditions requises pour la mise en œuvre du paragraphe 1 figurent dans le code.

---

4. Chaque Membre mettra en place un système d'inspection et de surveillance efficace pour veiller au respect des règles prévues par la présente convention en matière de responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre.

5. Des informations relatives au système mentionné au paragraphe 4 ci-dessus, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, devront figurer dans les rapports soumis par les Membres au Bureau international du Travail en application de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

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

1. Chaque Membre devra veiller au respect des prescriptions de la présente convention applicables à l'administration et aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire au moyen d'un système d'inspection et de surveillance et par des voies de droit en cas de violation des dispositions en matière de licence et autres conditions d'application prévues dans la norme A1.4.

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

1. Les services privés de recrutement et de placement des gens de mer établis sur le territoire du Membre et procurant les services d'un marin à un armateur, où qu'ils se trouvent, devraient être tenus de s'engager à veiller au respect, par l'armateur, des termes des contrats d'engagement maritime conclus entre elles et les gens de mer.