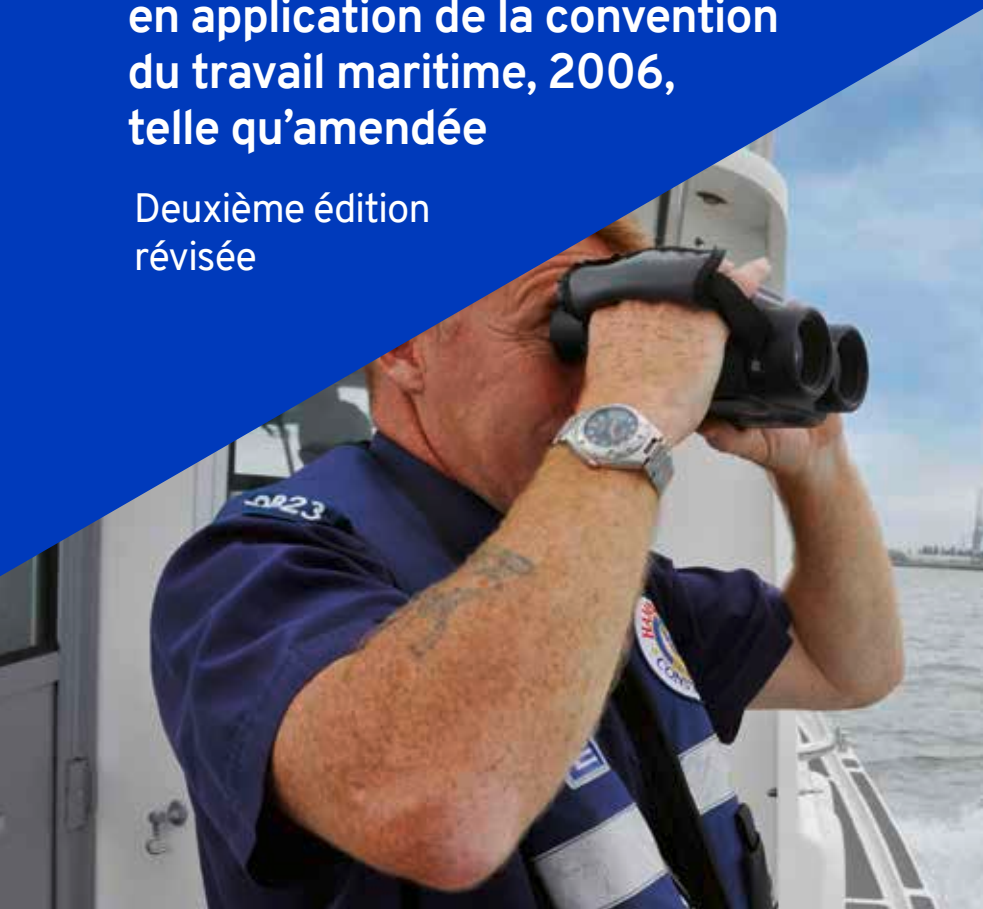




Organisation
internationale
du Travail

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

Deuxième édition
révisée



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

Deuxième édition
révisée

Copyright © Organisation internationale du Travail 2022

Deuxième édition révisée 2022

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole no 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel à rights@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Consultez le site www.ifrro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée.
Deuxième édition révisée 2022

Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles, Genève, 2022.

ISBN 978-92-2-037121-3 (imprimé)

ISBN 978-92-2-037122-0 (pdf Web)

Également disponible en anglais: *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, as amended*, ISBN 978-92-2-037119-0 (print), ISBN 978-92-2-037120-6 (Web pdf), Genève, 2022, et en espagnol: *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, en su versión enmendada, ISBN 978-92-2-037123-7 (impreso), ISBN 978-92-2-037124-4 (Web pdf), Genève, 2022.

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs, et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Pour toute information sur les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail, consultez notre site Web www.ilo.org/publns.

Cette publication a été réalisée par le Service de production, impression et distribution des documents et publications (PRODOC) du BIT.

Création graphique, conception typographique, mise en pages, impression, édition électronique et distribution.

PRODOC veille à utiliser du papier provenant de forêts gérées d'une façon qui est respectueuse de l'environnement et socialement responsable.

Code: DESIGN-SCR-PMSEV

► Table des matières

► 1.	Introduction	1
1.1.	Objectifs et contenu de ces directives	1
1.2.	Bref aperçu de la MLC, 2006	3
1.3.	Les notions essentielles de la MLC, 2006.	7
1.4.	Définitions	13
► 2.	Responsabilités dans le cadre des inspections au titre du contrôle par l'État du port, en application de la MLC, 2006	15
2.1.	Aperçu des responsabilités de l'État du port, en application de la MLC, 2006.	15
2.2.	Agents chargés du contrôle par l'État du port.	16
► 3.	Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'État du port, en application de la MLC, 2006	19
3.1.	Considérations générales relatives aux inspections menées au titre du contrôle par l'État du port, en application de la MLC, 2006.	19
3.2.	Procédure à suivre dans le cas où l'inspection est menée à l'initiative de l'autorité de l'État du port.	23
3.3.	Procédure pour les inspections effectuées après le dépôt d'une plainte.	34

► 4.	Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime à bord des navires	37
4.1.	Note générale	37
4.2.	Les prescriptions de base; les sources d'information; les exemples de manquements ou de non-conformité	39
► 5.	Mesures à prendre par les agents chargés du contrôle par l'État du port après avoir constaté des manquements ou des non-conformités	77
5.1.	Mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés	77
5.2.	Exemples de circonstances pouvant exiger l'immobilisation d'un navire	79
5.3.	Facteurs que l'agent chargé du contrôle par l'État du port doit prendre en compte pour décider s'il accepte une proposition de rectification.	82
5.4.	Consultation préalable à la décision relative à la proposition de rectification.	84
5.5.	Forme et contenu de la proposition de rectification	84
5.6.	Mesures à prendre si la proposition de rectification fait l'objet d'un accord.	84
5.7.	Mesures à prendre si le navire n'est pas autorisé à prendre la mer.	85
► 6.	Plaintes à terre des gens de mer	86

► 1. Introduction

1.1. Objectifs et contenu de ces directives

1. Conformément à la résolution IV de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, ces directives internationales pour les agents chargés du contrôle par l'État du port¹ ont été élaborées en vue:

- d'aider les administrations de l'État du port à s'acquitter avec efficacité de leurs responsabilités au titre de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006); et
- de promouvoir une mise en œuvre harmonisée des dispositions de la convention relatives aux responsabilités de l'État du port.

En application de la résolution adoptée en 2018 par la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de de l'article XIII de la MLC, 2006, ces directives ont été mises à jour pour tenir compte des amendements de 2014, 2016 et 2018.

2. L'objet de ces directives est de fournir des informations pratiques complémentaires et des orientations à destination des administrations de l'État du port, qui peuvent s'adapter aux pratiques et aux politiques nationales, ainsi qu'aux autres accords internationaux applicables régissant les inspections par l'État du port.

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

3. Il convient de considérer ces directives comme complémentaires aux mesures nationales adoptées par les administrations des États du pavillon dans leur pays et à l'étranger. Elles sont destinées à fournir une assistance aux administrations des États du port pour assurer la conformité à la MLC, 2006. Ces directives doivent être lues conjointement avec les directives relatives aux inspections par l'État du pavillon en application de la MLC, 2006, étant donné qu'une grande partie des informations reprises dans les directives relatives à l'inspection par l'État du pavillon seront également utiles au personnel effectuant les inspections au titre du contrôle par l'État du port, en application de la MLC, 2006.

4. Le reste du présent chapitre 1 fournit des informations générales sur la MLC, 2006, sa structure, les concepts clés et la terminologie qu'elle contient.

5. Le chapitre 2 donne des informations générales sur les responsabilités de l'inspection au titre du contrôle par l'État du port, en vertu de la MLC, 2006.

6. Les chapitres 3 et 4 portent sur les procédures d'inspection au titre du contrôle par l'État du port en application de la MLC, 2006. Ces procédures décrivent, du point de vue pratique, les différentes étapes de l'inspection, en fonction des circonstances que rencontre l'agent chargé du contrôle par l'État du port en montant à bord du navire. Le chapitre 3 couvre notamment la préparation de l'inspection et le début de l'inspection, c'est-à-dire l'examen à bord du navire des documents relatifs à la MLC, 2006, qui attestent, sauf preuve contraire, de la conformité du navire. Le chapitre 3 propose également des orientations au sujet des éléments que l'agent chargé du contrôle doit prendre en considération pour déterminer si l'inspection s'arrête à ce stade – l'examen des documents – ou s'il existe des raisons d'effectuer une inspection plus approfondie. Le chapitre 4 porte sur l'étape suivante, c'est-à-dire l'inspection plus approfondie des conditions à bord du navire dans les cas où l'agent chargé du contrôle par l'État du port a conclu qu'il existait des raisons d'effectuer ce niveau d'inspection, en application de la MLC, 2006.

7. Le chapitre 5 donne des orientations sur les mesures à prendre après que l'agent chargé du contrôle par l'État du port a constaté, à la suite d'une inspection plus détaillée, la présence de manquements ou de non-conformité à bord du navire.

8. Le chapitre 6 décrit les étapes à suivre pour le traitement à terre des plaintes des gens de mer (règle 5.2.2).

1.2. Bref aperçu de la MLC, 2006

9. Le préambule de la MLC, 2006, définit les intentions et les objectifs que les Membres de l'Organisation internationale du Travail ont fixés en adoptant la convention. Il fait état du fait 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. Il établit également le lien entre la MLC, 2006, et les autres principales conventions internationales qui fixent les normes minimales pour le secteur des transports maritimes en matière de sûreté, de sécurité et de protection du milieu marin. La MLC, 2006, qui vient en complément d'autres conventions internationales majeures, témoigne de l'accord international sur les prescriptions minimales relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer.

10. À l'instar d'autres normes internationales du travail, la MLC, 2006, n'énonce que des normes internationales minimales. Toutefois, rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, le préambule précise également 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.

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

Note explicative sur les règles et le Code de la convention du travail maritime, 2006

1. La présente note ne fait pas partie de la convention du travail maritime. Elle vise seulement à en faciliter la lecture.
2. La convention se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles, à savoir les articles, les règles et le code.
3. Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention. Ils ne peuvent être modifiés que par la Conférence sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir l'article XIV de la convention).
4. Le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires). Le code peut être modifié suivant la procédure simplifiée décrite à l'article XV de la convention. Étant donné qu'il contient des indications détaillées sur la manière dont les dispositions doivent être appliquées, les modifications qui lui seront éventuellement apportées ne devront pas réduire la portée générale des articles et des règles.
5. Les dispositions des règles et du code sont regroupées sous les cinq titres suivants:
 - Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires
 - Titre 2: Conditions d'emploi

- Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table
 - Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale
 - Titre 5: Conformité et mise en application des dispositions
6. Chaque titre contient des groupes de dispositions ayant trait à un droit ou à un principe (ou à une mesure de mise en application pour le titre 5), avec une numérotation correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l'âge minimum).
7. La convention a trois objectifs sous-jacents:
- a) établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes;
 - b) laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits;
 - c) veiller (via le titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.
8. La souplesse d'application résulte essentiellement de deux éléments: le premier est la faculté donnée à chaque Membre, si nécessaire (article VI, paragr. 3), de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code en mettant en œuvre des mesures équivalentes dans l'ensemble (telles que définies à l'article VI, paragr. 4).
9. Le second élément de souplesse réside dans les prescriptions obligatoires d'un grand nombre des dispositions de la partie A qui sont énoncées d'une façon plus générale, ce qui laisse une plus grande latitude quant aux mesures précises devant être prises au niveau national. Dans ces cas-là, des orientations pour la mise en œuvre sont données dans la partie B, non obligatoire, du code. Ainsi, les Membres ayant ratifié la convention peuvent vérifier le type de mesures qui peuvent

être attendues d'eux en vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A, ainsi que les mesures qui ne seraient pas nécessairement exigées. Par exemple, la norme A4.1 prescrit que tous les navires doivent permettre un accès rapide aux médicaments nécessaires pour les soins médicaux à bord des navires (paragr. 1 b)) et que «tout navire dispose d'une pharmacie de bord» (paragr. 4 a)). Pour s'acquitter en toute bonne foi de cette obligation, il ne suffit manifestement pas d'avoir une pharmacie à bord de chaque navire. Une indication plus précise de ce qui est nécessaire pour garantir que le contenu de la pharmacie sera correctement stocké, utilisé et entretenu figure dans le principe directeur B4.1.1 (paragr. 4).

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

12. Le titre 5 porte sur le respect et la mise en application des dispositions, et les prescriptions de la MLC, 2006, relatives à la façon de mener les inspections des navires étrangers dans un port (contrôle de l'État du port) y figurent dans la règle 5.2.1, la

norme A5.2.1 avec les orientations du principe directeur B5.2.1. Il est important de prendre en considération les sept annexes situées à la fin du titre 5 de la MLC, 2006.

- Annexe A2-I: Preuves de la garantie financière prescrites par la règle 2.5, paragraphe 2;
- Annexe A4-I: Preuves de la garantie financière prévue à la règle 4.2;
- Annexe B4-I: Modèle facultatif de reçu et de décharge visé au principe directeur B4.2.2 (non soumis au contrôle de l'État du port);
- Annexe A5-I: Liste des sujets devant être inspectés par l'État du pavillon à des fins de certification;
- Annexe A5-II: Modèle de documents liés à l'inspection de l'État du pavillon et au système de certification établi au titre 5:
 - Certificat de travail maritime;
 - Certificat de travail maritime provisoire;
 - Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM (deux parties: partie I et partie II));
- Annexe A5-III: Liste des éléments sujets à un contrôle détaillé dans l'État du port;
- Annexe B5-I: Un exemple de déclaration nationale, pour donner des orientations sur la façon dont les deux parties de la déclaration peuvent être remplies par l'État du pavillon (partie I) et par l'armateur (partie II).

1.3. Les notions essentielles de la MLC, 2006

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

1.3.1. Champ d'application

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

1.3.2. Droits des gens de mer

15. La MLC, 2006, a pour objet d'établir des conditions de travail décentes pour tous les gens de mer. Elle énonce les droits et principes fondamentaux des gens de mer concernant leurs conditions de travail et de vie.

16. l'article III de la MLC, 2006, porte sur les droits et principes fondamentaux et exige des États Membres de l'OIT qu'ils vérifient que les dispositions de leur législation et de leur réglementation respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:

- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;

2 La MLC, 2006, prévoit que si, aux fins de la convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de l'État du pavillon, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. La résolution concernant l'information sur les groupes professionnels (no VII), adoptée à la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, donne des orientations sur ce sujet.

3 La MLC, 2006, s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales. Sous réserve de dispositions nationales précisant le contraire, la convention du travail maritime, 2006, ne s'applique pas: aux navires naviguant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire; aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et aux navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques; aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

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

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

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.
2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.
3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.
4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.
5. Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.

1.3.3. Conformité et mise en application

18. L'État du pavillon vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections régulières, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que ses navires respectent les prescriptions de la convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale, la réglementation, les conventions collectives ou d'autres mesures ou pratiques visant l'application des prescriptions de la MLC, 2006. D'une façon générale, en vertu de la règle 5.1.3, les navires, en plus d'être inspectés, doivent recevoir un certificat de conformité aux prescriptions pour les 16 éléments concernant les conditions

de travail et de vie des gens de mer de l'annexe A5-I du titre 5. Quant aux navires qui ne sont pas tenus d'avoir un certificat (les navires dont la jauge brute est de moins de 500 tonneaux, ceux qui n'effectuent pas de voyages internationaux ou qui n'opèrent pas à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays), l'État du pavillon doit malgré tout vérifier qu'ils respectent chacune de ces prescriptions, tout comme pour les navires certifiés.

19. Dans la MLC, 2006, il est reconnu que les Membres de l'OIT ont besoin d'une certaine latitude pour répondre à leur situation propre, notamment dans le cas des petits bâtiments et des navires qui ne font pas de voyages internationaux, ou dans le cas de types précis de navires. Elle reconnaît également que l'État du pavillon peut ne pas être en mesure de mettre en œuvre les prescriptions de la MLC, 2006, de la manière indiquée dans la partie A du code, et l'autorise à adopter des mesures «équivalentes dans l'ensemble». La MLC, 2006, donne des indications essentiellement adressées aux organes nationaux chargés de l'élaboration des législations dans les États du pavillon sur l'usage qu'ils peuvent faire de cette flexibilité au niveau national. Pour les navires qui effectuent des voyages internationaux, ou opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays, ces questions devront être précisées dans les documents relatifs à la MLC, 2006, qui doivent se trouver à bord du navire pour l'information des inspecteurs de l'État du pavillon et des agents autorisés effectuant les inspections au titre du contrôle par l'État du port.

Certification des navires

20. La MLC, 2006, comporte une liste de 16 éléments soumis à un système de certification obligatoire (voir le titre 5, annexe A5-I) pour les navires de 500 tonneaux de jauge brute ou plus, qui effectuent des voyages internationaux, ou qui battent le pavillon d'un État et opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays. La certification n'est obligatoire que pour certains navires visés par la MLC, 2006; cependant, un armateur peut également demander la certification d'un navire dans les cas où cette dernière n'est pas obligatoire.

21. Les certificats délivrés par l'État du pavillon, ou par un organisme reconnu en son nom, s'il est habilité à le faire, sont le certificat de travail maritime et la DCTM. Cette dernière comporte deux parties. La partie I est établie par l'État du pavillon et mentionne les prescriptions nationales pertinentes dont le respect est certifié. La partie II est préparée par l'armateur et décrit les mesures que l'armateur a mises en place pour assurer la conformité continue du navire aux prescriptions de l'État du pavillon.

22. Ces deux documents et les conditions qui ont fait l'objet de la certification peuvent être inspectés dans les ports étrangers (inspection au titre du contrôle par l'État du port). **On trouvera à l'annexe A5-II, à la fin du titre 5 de la MLC, 2006, un modèle des documents qui doivent être à bord des navires.**

23. Le certificat de travail maritime et la DCTM, dûment conservés à bord du navire en cause, attestent, **sauf preuve contraire, que le navire répond aux prescriptions de la MLC, 2006**, et facilitent le processus d'inspection lorsque le navire fait escale dans un port étranger.

24. La MLC, 2006, a été élaborée de façon à être compatible avec les accords existants régissant l'inspection des navires (par l'État du pavillon et par l'État du port), dans le secteur maritime, accords établis en lien avec une convention du travail maritime antérieure (convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976) et avec les principales conventions relatives à la sécurité, à la sûreté des navires et à la protection contre la pollution élaborés par l'Organisation maritime internationale (OMI)⁴. La MLC, 2006, cherche également à prendre en compte les accords existants dans le cadre de plusieurs mémorandums d'entente ou accords régionaux sur le contrôle par l'État du port.

25. Afin d'aider à établir des conditions de travail décentes pour les gens de mer, et des règles du jeu uniformes pour les

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

armateurs, tous les navires couverts par la MLC, 2006, quelle que soit leur taille, sont susceptibles d'être inspectés lorsqu'ils font escale dans un port étranger d'un État partie à la convention (article V, paragr. 4).

26. Il incombe à tout État partie à la MLC, 2006, la responsabilité d'effectuer des inspections des navires qui font escale dans leurs ports, au titre du contrôle par l'État du port. Cette responsabilité, qui reflète essentiellement un droit, peut être comprise comme une partie des intérêts et des obligations communes aux États Membres parties à la convention (en vertu de l'article I, paragr. 2) de coopérer entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la MLC, 2006.

Navires non certifiés

27. L'inspection dans un port étranger s'applique même si le navire bat le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la MLC, 2006, car cette dernière oblige les États qui l'ont ratifiée à ne pas accorder de traitement plus favorable aux navires des États qui ne l'ont pas ratifiée (article V, paragr. 7). Ce qui signifie que ces navires peuvent faire l'objet d'une inspection plus approfondie, comme le prévoit la MLC, 2006⁵.

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

1.4. Définitions

28. On trouve les définitions suivantes au paragraphe 1 de l'article II de la MLC, 2006:

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

recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs;

- i) *navire* désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;
- j) *armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

► 2. Responsabilités dans le cadre des inspections au titre du contrôle par l'État du port, en application de la MLC, 2006

2.1. Aperçu des responsabilités de l'État du port, en application de la MLC, 2006

29. Bien que les inspections effectuées au titre du contrôle par l'État du port soient par nature volontaires et à la discrétion de l'État, comme cela a été mentionné auparavant, le pays qui choisit d'effectuer ces inspections doit le faire en se fondant sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'État du port (règle 5.2.1, paragr. 4). L'élément principal de cette obligation est que l'État du port doit veiller à avoir un nombre suffisant de fonctionnaires qualifiés et formés pour effectuer les inspections au titre du contrôle par l'État du port en application de la MLC, 2006. La plupart du temps, il s'agit du personnel déjà qualifié pour appliquer les accords internationaux existants régissant le contrôle par l'État du port, accords qui ont été élaborés en liaison avec les conventions de l'OMI et pour appliquer les mémorandums d'entente régionaux sur le contrôle par l'État du port¹. Il est toutefois possible que, dans certains pays, ces inspections seront effectuées par un fonctionnaire autorisé qui n'est pas nécessairement qualifié pour d'autres fins, par exemple, un inspecteur du travail maritime. Indépendamment de l'approche adoptée dans les pays, l'essentiel des attentes et des orientations destinées aux agents chargés des inspections au titre du contrôle par l'État du port resteront généralement d'application,

¹ Voir par exemple la résolution A.787(19), section 2.5, de l'OMI et l'annexe 7 du Mémorandum d'entente de Paris.

notamment en ce qui concerne la conduite à tenir et le niveau de formation attendu d'une personne pour qu'elle puisse exercer sa capacité de jugement.

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

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

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

32. La MLC, 2006, n'établit pas de critères particuliers concernant les agents chargés du contrôle par l'État du port, mais ce contrôle doit être mené à bien dans le respect de la MLC, 2006, ainsi que «[...] des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées au titre du contrôle par l'État du port» (règle 5.2.1, paragr. 3). Cela signifie que les prescriptions et les orientations internationales existantes concernant les qualifications et la formation exigées pour les personnes chargées du contrôle par l'État du port seront généralement pertinentes².

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

2.2.1. Profil professionnel des agents chargés du contrôle par l'État du port, en application de la MLC, 2006³

33. Les contrôles par l'État du port devraient être effectués uniquement par des agents autorisés qui ont les qualifications et la formation nécessaires pour pouvoir exercer leurs obligations en application de la MLC, 2006.

34. L'agent chargé du contrôle par l'État du port peut se faire assister par toute personne possédant l'expertise nécessaire acceptable pour l'État du port.

35. Les agents chargés du contrôle par l'État du port et les personnes qui les assistent devraient être impartiaux et n'avoir aucun intérêt commercial, que ce soit dans le port d'inspection ou les navires inspectés. Les agents chargés du contrôle par l'État du port ne devraient ni être employés par des organismes reconnus ni entreprendre des tâches pour le compte de ceux-ci. Il devrait être exigé d'eux, le cas échéant, d'appliquer le *Code de bonnes pratiques à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port*, adopté dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (MSC-MEPC.4/Circ.2).

36. Les agents chargés du contrôle par l'État du port devraient être munis d'accréditations délivrées par l'État du port sous la forme d'un document ou d'une carte d'identité comportant la photographie de son titulaire et mentionnant qu'il est autorisé à effectuer l'inspection au titre du contrôle par l'État du port (voir parag. 57 ci-après). Toute personne qui assiste l'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait également être munie d'une autorisation appropriée délivrée par l'État du port.

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

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

37. L'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait être capable d'examiner des documents en anglais et de communiquer en anglais avec les gens de mer.

38. Il est essentiel que les agents chargés du contrôle par l'État du port aient reçu une formation spécifique au sujet des inspections du travail en application de la MLC, 2006, et, pour le personnel qui n'a pas participé à des inspections menées au titre du contrôle par l'État du port auparavant, il est également essentiel d'avoir une formation sur le rôle et les pratiques professionnelles des agents chargés du contrôle par l'État du port.

► 3. Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'État du port, en application de la MLC, 2006

39. Les agents chargés du contrôle par l'État du port devraient utiliser leur capacité de jugement dans l'exercice de toutes leurs tâches et consulter d'autres personnes à chaque fois qu'ils estiment pertinent de le faire.

40. Afin de veiller à ce que les prescriptions relatives au contrôle par l'État du port soient uniformément respectées, les agents chargés de ce contrôle devraient avoir avec eux la MLC, 2006, ainsi que les présentes directives, sous forme numérique ou sur papier, pour pouvoir s'y référer facilement lors de toute inspection menée au titre du contrôle par l'État du port. L'agent chargé du contrôle peut également être muni des *Directives de l'OIT pour les inspections par l'État du pavillon en application de la MLC, 2006*.

3.1. Considérations générales relatives aux inspections menées au titre du contrôle par l'État du port, en application de la MLC, 2006

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

41. L'inspection menée par un agent au titre du contrôle par l'État du port a pour objectif de déterminer si le navire respecte les prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) (article IV, paragr. 5). Ces prescriptions sont énoncées dans les articles et les règles et dans la partie A (normes) du Code

de la MLC, 2006, et portent sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire (règle 5.2.1, paragr. 1 et 3). La partie B (principes directeurs) du Code de la MLC, 2006, ne fait pas l'objet d'inspections au titre du contrôle par l'État du port. Les inspections menées au titre du contrôle par l'État du port portent, en principe, sur les 16 domaines relatifs aux conditions de travail et de vie à bord du navire (norme A5.2.1, paragr. 2), dont la liste figure au titre 5, annexe A5-III, de la MLC, 2006, et qui doivent faire l'objet d'une certification de conformité aux prescriptions pertinentes de la convention par les États du pavillon. Toutefois, les agents chargés du contrôle par l'État du port peuvent également intervenir en cas de non-conformité à toute autre prescription de la convention relative aux conditions de travail et de vie (règle 5.2.1, paragr. 1).

42. Les détails de la mise en œuvre des prescriptions de la MLC, 2006, sont établis, conformément à la convention, dans la législation nationale, la réglementation, les conventions collectives ou par d'autres mesures de l'État du pavillon concerné. À bord des navires qui ont un certificat de travail maritime, un résumé des normes nationales adoptées pour mettre en œuvre la MLC, 2006, et portant sur les 16 domaines susmentionnés, sera fourni dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) annexée au certificat. Comme indiqué ci-dessous, le certificat et la DCTM devraient constituer le point de départ de la procédure d'inspection, étant donné qu'ils attestent, sauf preuve contraire, de la conformité du navire avec les prescriptions de la MLC, 2006 (y compris les droits des gens de mer).

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

3.1.2. Mener une inspection au titre du contrôle par l'État du port, en application de la MLC, 2006

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

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

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

46. Les procédures recommandées dans les sections suivantes traitent du début de l'inspection, l'étape 1 (et souvent la seule), qui porte essentiellement sur l'examen des documents du navire relatifs à la MLC, 2006, le certificat de travail maritime et la DCTM. Elles se fondent sur la norme A5.2.1 de la MLC, 2006 «Inspections dans le port» et tiennent compte des autres procédures d'inspection pertinentes. L'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait très bien connaître la norme A5.2.1, et tout particulièrement les paragraphes 1 et 4. Le paragraphe 1 s'énonce comme suit:

1. Lorsqu'un fonctionnaire autorisé, s'étant présenté à bord pour effectuer une inspection et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, constate que:
 - a) les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou
 - b) il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou
 - c) il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention; ou
 - d) une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; une inspection plus approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

Le paragraphe 4 s'énonce comme suit

(voir également la section 5.1 des présentes directives):

4. Lorsque, à la suite d'une inspection plus détaillée, 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 immédiatement porter

à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié. Au cas où le fonctionnaire autorisé considère que les manquements constatés sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu du paragraphe 3 de la présente norme, le fonctionnaire autorisé les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée, et il peut:

- a) informer un représentant de l'État du pavillon;
- b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

47. Les inspections peuvent être effectuées à l'initiative de l'autorité de l'État du port ou suite au dépôt d'une plainte. S'il a été décidé de faire une inspection, l'agent chargé du contrôle de l'État du port devrait d'abord déterminer si le navire a à son bord un certificat de travail maritime et une DCTM, qui attestent, sauf preuve contraire, de la conformité du navire (voir le paragraphe 52 ci-dessous). Si le navire ne bat pas le pavillon d'un État partie, le navire peut alors faire l'objet d'une inspection plus approfondie (chapitre 4), et l'examen des documents ne s'applique pas. L'inspection initiale peut se poursuivre par une inspection plus approfondie (voir le chapitre 4) dans l'un des quatre cas décrits aux alinéas a) à d) du paragraphe 1 de la norme A5.2.1. Dans certains cas, une inspection plus approfondie doit être effectuée (voir la dernière phrase de la norme).

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

3.2.1. Préparation de l'inspection

48. Il est possible d'améliorer l'efficacité de l'inspection et son bon déroulement en réunissant des informations de base avant

d'effectuer l'inspection au titre du contrôle par l'État du port. Dans ce sens, il faudrait obtenir à l'avance, dans la mesure du possible, des informations essentielles sur le type de navire, sa cargaison, son pavillon et son histoire, son dernier port d'escale et le prochain, ainsi que le temps disponible pour l'inspection dans le port.

49. Il faudrait faire particulièrement attention à tous manquements ou non-conformité constatés auparavant ainsi qu'à tous plans d'action s'y rapportant destinés à y remédier. En fonction de leur nature, de leur nombre et de leur fréquence pour le navire en question, ou pour des navires appartenant au même armateur, les non-conformités antérieures peuvent avoir une incidence sur la décision d'effectuer ou non une inspection sur un navire particulier. Ces non-conformités antérieures peuvent constituer de solides raisons d'effectuer une inspection plus détaillée (voir le paragraphe 67 ci-dessous), notamment si l'examen ultérieur des documents du navire n'apporte pas de preuve que la rectification demandée a bien été effectuée (voir les paragraphes 95 et 104 ci-dessous).

3.2.2. Sources d'information

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

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

l'occasion d'une inspection dans le cadre des conventions de l'OMI.

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

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

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

- a) la vérification de l'existence d'un certificat et d'une DCTM (ou d'un certificat provisoire), en application de la MLC, 2006, et de la **validité** de ces documents établis pour le navire; et
- b) la vérification que les documents sont **complets**, au sens où ils contiennent toutes les informations prescrites par la MLC, 2006 (voir le paragraphe 63 ci-dessous), notamment en ce qui concerne les 16 domaines dont la liste figure à l'annexe A5-I.

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

3.2.4. Prescriptions de la MLC, 2006, qui peuvent faire l'objet d'une inspection plus approfondie

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

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

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

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

57. Lorsqu'il monte à bord d'un navire, l'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait présenter au capitaine ou à l'officier de permanence, si ce dernier le lui demande, le document ou la carte d'identité (comportant la photographie de son titulaire) délivré(e) par l'État du port confirmant qu'il a l'autorité requise pour effectuer l'inspection (voir paragr. 36 ci-dessus).

58. Un agent chargé du contrôle par l'État du port devrait, après être monté à bord, se faire une idée de l'entretien et de la gestion

du navire. Il convient de se rappeler que l'objectif de l'inspection initiale est (le cas échéant) d'examiner le certificat et la DCTM. Une fois monté à bord, l'agent peut observer des situations ou des pratiques qui suggèrent la possibilité que les conditions de travail et de vie à bord ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC, 2006. À l'exception des cas de manquements exigeant une attention immédiate, tout manquement observé devrait être traité après l'examen de ces documents.

59. Si le certificat de travail maritime et la DCTM ne sont pas présentés, l'agent chargé du contrôle par l'État du port peut se demander si une inspection plus approfondie est nécessaire (voir l'étape 5 ci-dessous et chapitre 4 (norme A5.2.1, paragr. 1 a)).

Étape 2. Examen des documents

60. Ainsi qu'il est mentionné au paragraphe 53 ci-dessus, l'examen du certificat de travail maritime et de la DCTM du navire devrait inclure la vérification des éléments suivants:

- sa validité
- son caractère complet.

61. Dans la mesure où cela s'avère nécessaire afin de vérifier le certificat de travail maritime et la DCTM, il est possible de vérifier d'autres documents mentionnés dans le certificat et la DCTM relatifs aux conditions de travail et de vie à cette étape de l'inspection.

62. Validité. Outre la vérification de la date d'expiration du certificat de travail maritime, l'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait également vérifier que:

- la période de validité n'excède pas cinq ans¹ ou, dans le cas d'un certificat provisoire, six mois;

1 Pour les certificats ayant été renouvelés, la durée peut, dans certains cas, être prolongée pour une période pouvant aller jusqu'à trois mois après la durée de cinq ans (voir norme A5.1.3, paragr. 3).

- lorsque la validité du certificat de travail maritime a été prorogée par l'autorité compétente ou par un organisme habilité (voir norme A5.1.3, paragr. 4), la période de validité prorogée est de cinq mois maximum à partir de la date d'expiration du certificat existant²;
- sauf dans le cas d'un certificat provisoire, le navire est couvert par une certification sur laquelle sont apposés une signature et un cachet ou une estampille, et, le cas échéant, des visas, censés reposer sur une inspection initiale ou intermédiaire effectuée en vertu de la norme A5.1.3, paragraphes 2 à 4 et la norme A5.1.4 paragraphe 4 (voir en particulier les *Directives pour les inspections par l'État du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, sections 2.2.4-2.2.7);
- le certificat et la DCTM qui l'accompagne (le cas échéant) ont apparemment été signés et cachetés ou estampillés par un fonctionnaire autorisé de l'État du pavillon; si la personne autorisée à signer est un employé d'un organisme reconnu, il doit être fait mention de la liste des organismes reconnus par l'État du pavillon concerné, liste mise à disposition par le BIT en vertu de la norme A5.1.2, paragraphe 4 (voir les *Directives pour les inspections par l'État du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, section 2.2).

2 Le nouveau certificat est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date prévue au paragraphe 3 de la norme A5.1.3 selon le cas:

- quand l'inspection conduite aux fins d'un renouvellement a lieu **dans les trois mois qui précèdent l'échéance du certificat de travail maritime en cours**, le nouveau certificat est valide à partir de la date de l'inspection de renouvellement **pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours**;
- quand l'inspection conduite aux fins d'un renouvellement a lieu **plus de trois mois avant l'échéance du certificat de travail maritime en cours**, le nouveau certificat est valide **pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a été effectuée**.

63. Caractère complet. Le certificat de travail maritime doit avoir une DCTM annexée, sinon il est incomplet. Toutefois, un certificat de travail maritime provisoire n'a pas besoin d'être accompagné d'une DCTM. L'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait s'assurer que toutes les cases du certificat et de la DCTM ou du certificat provisoire qui doivent être remplies par l'État du pavillon³ le sont bien. Cette vérification devrait ensuite veiller (sauf dans le cas d'un certificat provisoire) à ce que:

- La partie I de la DCTM précise, pour chacun des 16 domaines certifiés, les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la MLC, 2006, en renvoyant aux dispositions juridiques nationales pertinentes et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales, y compris les prescriptions relatives à certaines catégories de navires. À cet égard, les agents chargés du contrôle par l'État du port peuvent juger utile d'examiner les orientations fournies aux États du pavillon par la MLC, 2006, en vue de les aider à compléter la partie I de la DCTM. Aux termes de la MLC, 2006, «L'énoncé des prescriptions nationales figurant dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime devrait inclure ou être accompagné de références aux dispositions législatives régissant des conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacune des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I. Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence. Lorsqu'une disposition de la présente convention est mise en œuvre par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, elle devrait être identifiée, et une explication concise devrait être fournie. Lorsqu'une dérogation est octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3, la disposition ou les dispositions en question devraient être clairement indiquées.»

3 Voir le titre 5, MLC, 2006, annexe A5-II, et norme A5.1.3, parag. 10 et 11; voir également l'exemple de l'annexe B5-I.

- La partie II de la DCTM énonce les mesures principales adoptées par l'armateur pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections par l'État du pavillon.
- Le résultat de toutes les vérifications effectuées ultérieurement par l'État du pavillon, y compris le résultat des mesures mentionnées à la partie II de la DCTM, est transcrit sur la DCTM ou annexé à cette dernière, ou mis à disposition de l'agent chargé du contrôle d'une autre façon, et inclut les informations sur tout manquement constaté durant les vérifications, mais aussi la date à laquelle il a été constaté qu'un remède avait été apporté à ces manquements.

64. La DCTM n'est pas censée couvrir tous les détails de la législation ou de la réglementation nationales ou des autres mesures adoptées par l'État du pavillon pour donner effet aux prescriptions de la MLC, 2006. Une DCTM devrait être considérée comme complète si elle identifie, pour chacun des 16 domaines, les prescriptions de la législation nationale relatives aux questions mentionnées dans les prescriptions de base du chapitre 4 ci-dessous.

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

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

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

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

- du certificat de travail maritime ou de la DCTM du navire ou encore de documents mentionnés dans le certificat ou la DCTM; ou
- d'autres éléments (voir paragr. 71 et 72 ci-après).

68. Solides raisons dues aux documents du navire. Le certificat de travail maritime et la DCTM du navire doivent être considérés comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire avec les prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer), dans la mesure où ils certifient le respect des prescriptions nationales donnant effet à la MLC, 2006, qui portent sur les conditions de vie et de travail des gens de mer (règle 5.1.1, paragr. 4). En vérifiant si les documents sont complets à l'étape 2, l'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait se forger un avis sur le fait que l'information fournie dans la DCTM montre que:

- les prescriptions de la MLC, 2006, semblent être respectées pour chacun des 16 domaines, notamment les prescriptions qui sont considérées comme *fondamentales* dans le chapitre 4 ci-dessous;
- la partie II de la DCTM identifie des mesures pour chacun des 16 domaines afin d'assurer la conformité continue entre les inspections (voir norme A5.1.3, paragr. 10 b)).

69. Si les informations contenues dans le certificat ou la DCTM ou dans des documents qui y sont mentionnés ou provenant d'autres éléments donnent clairement à croire que le navire peut ne pas être en conformité avec les prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, l'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait examiner les mesures à prendre telles qu'indiquées au paragraphe suivant.

70. Les mesures suivantes seraient appropriées:

- a) L'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait avant tout tenir compte des dispositions pertinentes de la législation

nationale de l'État du pavillon énoncées à la partie I de la DCTM, en portant une attention particulière à toutes les équivalences dans l'ensemble et à toutes les exemptions et dérogations autorisées qui pourraient figurer dans la partie I de la DCTM. S'il ne s'agit pas d'un cas de non-conformité, il n'y a pas lieu de prendre d'autres mesures à cet égard.

- b) Si la partie I de la DCTM donne à penser qu'il pourrait y avoir non-conformité, l'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait vérifier si les prescriptions spécifiques de la convention considérées sont appliquées ou non à bord du navire. Si aucun cas de non-conformité n'est constaté à bord, il n'y a pas lieu de prendre d'autres mesures à cet égard.
- c) Toutefois, s'il apparaît clairement à l'agent chargé du contrôle par l'État du port que la(les) prescription(s) considérée(s) peu(ven)t ne pas avoir été respectée(s) à bord, ledit agent devrait en discuter avec le capitaine et, si nécessaire, avec un représentant de l'État du pavillon.
- d) Si, après avoir attentivement examiné les informations fournies par le capitaine et, le cas échéant, par l'État du pavillon, l'agent chargé du contrôle par l'État du port conclut que, d'après ses capacités de jugement, une ou plusieurs prescriptions de la convention peuvent ne pas avoir été respectées à bord du navire, il ou elle devrait déterminer si une inspection plus approfondie du navire doit être effectuée conformément au paragraphe 1 b) de la norme A5.2.1. Si d'autres précisions sont nécessaires en ce qui concerne les prescriptions nationales énoncées à la partie I de la DCTM, la question devrait promptement être portée à la connaissance de l'autorité de l'État du port, en vue d'une consultation de l'État du pavillon.

71. Solides raisons résultant d'autres éléments. Les solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention peuvent résulter de plusieurs autres contextes, y compris de la préparation de l'inspection (voir les sections 3.2.1 et 3.2.2 ci-dessus), des

impressions générales, des observations visuelles notées à bord (voir le paragraphe 58 ci-dessus), et au cours de l'enquête relative à une plainte (voir les paragraphes 83 et 117 ci-dessous).

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

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

73. S'il existe des **motifs raisonnables** de penser que le navire a changé de pavillon pour échapper à l'obligation de se conformer à la MLC, 2006, l'agent chargé du contrôle par l'État du port peut décider d'entreprendre une inspection plus approfondie (norme A5.2.1, paragr. 1 c)). Tout changement de pavillon devrait être mentionné dans les documents du navire concerné, en particulier sa fiche synoptique continue tenue à jour en application de la règle 5 de la Convention SOLAS, chapitre XI-1. Il faut qu'il existe des **«motifs raisonnables»** plutôt que de **«solides raisons»** de croire que l'objectif de ce changement ou de ces changements est d'échapper à l'obligation de se conformer à la convention. L'agent chargé du contrôle par l'État du port peut se faire une idée des raisons du changement de pavillon en examinant tout rapport d'inspection pertinent du navire. Tous manquements majeurs subsistants qui n'ont pas été reportés dans les registres du nouvel État du pavillon peuvent être considérés comme des **motifs raisonnables**. L'État du pavillon précédent peut fournir des informations sur les difficultés qu'il a rencontrées pour garantir la conformité. Le représentant de l'armateur peut toutefois fournir à l'agent chargé du contrôle par l'État du port des raisons légitimes du changement de pavillon, qui soient autres que celle qui consiste à se soustraire à l'obligation de conformité.

74. En l'absence de **motifs raisonnables** de penser que le navire a changé de pavillon pour échapper à l'obligation de se conformer à la MLC, 2006, **il n'y a pas lieu d'entreprendre une inspection plus approfondie**. A contrario, s'il existe des motifs raisonnables, l'agent chargé du contrôle par l'État du port doit décider de faire ou non une inspection plus approfondie.

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

75. S'il n'a pas été décidé de mettre fin à l'inspection à l'une des étapes précédentes, la décision d'effectuer ou non une inspection plus approfondie reviendra normalement à l'agent chargé du contrôle par l'État du port ou à l'autorité de l'État du port (voir le chapitre 4 ci-dessous). Une inspection plus approfondie doit être menée si les conditions de travail et de vie jugées non conformes (par l'agent chargé du contrôle par l'État du port) ou alléguées comme telles (par un plaignant, voir section 3.3 ci-dessous) pourraient présenter un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou si l'agent chargé du contrôle par l'État du port a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer). Le chapitre 5, section 5.2, paragraphes 98 et 100 ci-dessous fournissent des orientations sur le concept d'infraction grave.

76. Lorsque l'agent chargé du contrôle par l'État du port décide d'effectuer une inspection plus approfondie, ou si on lui demande de le faire, le capitaine du navire devrait être informé dès que possible des raisons de cette mesure. Si l'agent chargé du contrôle par l'État du port décide qu'il n'est pas nécessaire d'effectuer une inspection plus approfondie, aucune autre mesure n'est nécessaire.

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

77. La MLC, 2006, prévoit deux situations différentes pour les plaintes dans un État du port. Les deux situations peuvent se traduire par une inspection plus approfondie. Toutefois, les étapes

et les éléments à considérer sont différents. Le premier cas a trait aux plaintes déposées à terre par un marin en vertu de la règle 5.2.2 et est étudié dans le chapitre 6 ci-dessous. La présente section traite des plaintes qui sont déposées dans le cadre de la procédure d'inspection au titre du contrôle par l'État du port (norme A5.2.1, paragr. 1 d)). Dans ce contexte, il faut entendre par plainte toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord (norme A5.2.1, paragr. 3).

78. L'agent chargé du contrôle par l'État du port, et/ou l'autorité de l'État du port, devrait enregistrer l'heure à laquelle la plainte a été reçue, les moyens par lesquels elle a été transmise, la source de la plainte, le nom de la personne qui a reçu la plainte, le nom et le pavillon du navire concerné, la nature et le détail de la non-conformité alléguée aux prescriptions de la MLC, 2006. Il faudrait également enregistrer les mesures prises après réception de la plainte.

79. Avant d'entreprendre une quelconque action à la suite de la plainte, l'agent chargé du contrôle par l'État du port doit vérifier qu'elle porte sur une prescription de la convention (y compris les droits des gens de mer) inscrite dans ses articles et dans ses règles ou dans la partie A du code et qu'elle porte sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire concerné (norme A5.2.1, paragr. 1 d)). Il n'est pas nécessaire que cette plainte concerne l'un des 16 domaines dont la liste figure à l'annexe A5-III de la convention.

80. Des mesures appropriées devront être prises pour préserver le caractère confidentiel des plaintes déposées par des gens de mer (norme A5.2.2, paragr. 7).

81. Sur la base de la plainte, l'agent chargé du contrôle par l'État du port peut, ou doit (lorsque les conditions de travail et de vie alléguées comme non conformes pourraient présenter un danger manifeste pour la sécurité ou la santé, ou une infraction grave

en vertu de la dernière phrase de la norme A5.2.1, paragraphe 1 (voir le paragraphe 75 ci-dessus), décider d'effectuer une inspection plus approfondie à bord du navire.

82. Si l'agent chargé du contrôle par l'État du port décide de ne pas effectuer une inspection plus approfondie, et que la plainte a été déposée par un marin au sujet de son cas individuel, cette plainte devrait être traitée conformément à la règle 5.2.2 (voir chapitre 6 ci-dessous).

83. L'inspection effectuée en réaction à une plainte doit se limiter en général à l'objet de la plainte. Toutefois, comme l'indique le paragraphe 3 de la norme A5.2.1, la plainte ou son instruction peuvent fournir à l'agent chargé du contrôle par l'État du port de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention. Dans ce cas, l'agent chargé du contrôle par l'État du port *peut* (ou *doit*, dans les circonstances susmentionnées) procéder à une inspection plus approfondie (voir le paragraphe 71 ci-dessus). En outre, si les résultats de l'inspection plus approfondie sont en contradiction grave avec les informations figurant sur les documents du navire, y compris le respect de la conformité continue de la partie II de la DCTM, ceci peut constituer une preuve que les documents requis sont tenus de façon mensongère, ce qui justifie une inspection plus approfondie sur la base de la norme A5.2.1, paragraphe 1 a).

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

4.1. Note générale

84. Le présent chapitre vise à fournir un outil pratique donnant des orientations sur les éléments faisant l'objet d'une inspection plus approfondie, en application de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006). Pour connaître les prescriptions qui font autorité sur un sujet précis, il faudrait se référer au texte de la MLC, 2006, et – dans la mesure où elles sont définies dans un certificat de travail maritime valide et la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) qui lui est annexée – à la législation nationale, aux conventions collectives, ou autres mesures donnant effet à la MLC, 2006, qui sont applicables au navire concerné.

85. Si un navire ne dispose pas d'un certificat de travail maritime ni de DCTM (parce qu'il s'agit d'un navire pour lequel la certification n'est pas obligatoire (règle 5.1.3, paragr. 1) et qu'il n'a pas demandé de certificat, ou parce qu'il s'agit d'un navire appartenant à un État non partie à la MLC, 2006, l'agent chargé du contrôle par l'État du port devra recourir à son discernement professionnel pour évaluer si les prescriptions spécifiques de la MLC, 2006, sont respectées. Ceci s'applique également si les informations contenues dans le certificat ou la DCTM ou d'autres documents mentionnés dans le certificat ou la DCTM, ou d'autres éléments, indiquent clairement que le navire n'est peut-être pas conforme aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris les droits des gens de mer) relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire. Il sera particulièrement important que l'agent exerce ses capacités de discernement pour les prescriptions de la convention qui sont énoncées en termes très

généraux dans les normes (partie A du code). On peut trouver des orientations sur ce qu'on attend d'une façon générale de cette prescription dans la partie B du code, mais il faut se montrer prudent lors de l'utilisation de cette partie, car elle n'est pas obligatoire et ne fait pas l'objet du contrôle par l'État du port; toutefois, elle donne des informations sur les intentions qui sous-tendent les dispositions obligatoires. Lorsqu'un élément a été jugé non conforme, il faudrait donner au capitaine du navire la possibilité de présenter des preuves des prescriptions nationales concernées et de donner les explications nécessaires.

86. Concernant les inspections à l'initiative de l'autorité de l'État du port, des informations sont proposées ci-dessous sur les prescriptions de base à respecter, accompagnées de suggestions concernant les sources d'information permettant de vérifier la conformité et d'exemples de manquements ou de non-conformité, pour les 16 domaines sur lesquels porte l'inspection de l'État du port et dont la liste figure à l'annexe A5-III de la MLC, 2006. Puisque ce sont ces domaines qui doivent faire l'objet d'une certification de la part de l'État du pavillon en application de l'annexe A5-I (voir le paragraphe 20 ci-dessus), ces orientations se fondent sur les éléments pertinents du chapitre 3 des *Directives pour les inspections par l'État du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*. Ces orientations peuvent aussi avoir leur utilité pour les inspections engagées à la suite d'une plainte, dans les limites de l'objet de la plainte.

87. Il faudrait toutefois garder à l'esprit qu'à l'exception du cas où un navire est manifestement en dessous des normes, ou de celui où l'agent chargé du contrôle par l'État du port a déjà de solides raisons de croire que les aspects concernant les conditions de travail et de vie à bord ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC, 2006, l'inspection plus approfondie effectuée par l'agent peut être bien moins complète que celle effectuée par l'État du pavillon. S'il apparaît à l'agent chargé du contrôle par l'État du port, après avoir visité les principaux lieux à bord du navire, et après s'être entretenu avec les gens de mer, que le navire semble

bien entretenu et dirigé et que les marins semblent satisfaits de leurs conditions générales de travail, l'agent peut décider de sélectionner plusieurs des 16 domaines soumis à des prescriptions pour les examiner de plus près, afin de s'assurer que les inspections par l'État du pavillon du navire ont bien été effectuées, et vérifier que les mesures adoptées par l'armateur pour assurer la conformité continue sont appropriées et appliquées de façon adéquate. En fonction des résultats, l'agent chargé du contrôle par l'État du port peut décider de mettre fin à l'inspection plus approfondie ou de l'étendre à un plus grand nombre de domaines, voire à tous les domaines mentionnés dans l'annexe A5-III.

88. Enfin, il est souvent fait référence dans la section ci-après aux prescriptions applicables en vertu de la législation nationale, aux prescriptions nationales ou à des termes analogues. Il s'agit de prescriptions nationales qui ont été adoptées par l'État du pavillon pour mettre en œuvre les prescriptions de la convention. Il faut bien comprendre qu'il n'est pas du ressort des agents chargés du contrôle par l'État du port d'appliquer toutes prescriptions nationales qui vont au-delà des prescriptions de la MLC, 2006.

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

Règle 1.1 – Âge minimum (Annexe A5-III – Âge minimum)

Prescriptions de base

- L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit (norme A1.1, paragr. 1).
- L'emploi ou l'engagement ou le travail de gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité (norme A1.1, paragr. 4).

- Il convient d'accorder une attention particulière à la sécurité et à la santé des gens de mer de moins de 18 ans, conformément à la législation et à la réglementation nationales (norme A4.3, paragr. 2 b)).
- Le travail de nuit * par un marin de moins de 18 ans est interdit, sauf si l'autorité compétente a accordé une dérogation au titre du paragraphe 3 de la norme A1.1 pour certains programmes de formation (norme A1.1, paragr. 2).

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

Sources d'information

- La liste des membres d'équipage, un passeport ou tout autre document officiel confirmant la date de naissance des gens de mer.
- L'emploi du temps des gens de mer de moins de 18 ans pour déterminer leurs horaires de travail et la nature de leur travail.
- Les informations sur les types de travail effectués à bord dont on considère qu'ils pourraient menacer la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans.
- Les rapports d'accident et les rapports du comité de sécurité récemment établis pour déterminer si des gens de mer âgés de moins de 18 ans ont été impliqués.
- Des entrevues, en privé, avec les gens de mer.

Exemples de manquements

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

Règle 1.2 – Certificat médical (Annexe A5-III – Certificat médical)

Prescriptions de base

- Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical * attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions (règle 1.2, paragr. 1).
- Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais (norme A1.2, paragr. 10).
- Le certificat médical doit avoir été délivré par un médecin dûment qualifié et être encore valide (norme A1.2, paragr. 1 et 4).
- La période de validité ** du certificat médical est déterminée par la législation nationale de l'État du pavillon conformément aux règles suivantes:
 - deux ans maximum pour les certificats médicaux, à l'exception des gens de mer de moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité est d'un an (norme A1.2, paragr. 7 a));
 - six ans maximum pour les certificats médicaux se rapportant à la perception des couleurs (norme A1.2, paragr. 7 b)).

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

**** Les prescriptions ci-dessus doivent être interprétées à la lumière des dispositions suivantes:**

8. Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au

prochain port d'escale où il 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 (norme A1.2, paragr. 8).
9. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois (norme A1.2, paragr. 9).

Sources d'information

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

Exemples des manquements

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

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

Règle 1.3 – Formation et qualifications **(Annexe A5-III – Qualifications des gens de mer)**

Prescriptions de base

- Un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité * ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions conformément aux prescriptions de l'État du pavillon (règle 1.3, paragr. 1).
- Les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires (règle 1.3, paragr. 2).
 - * Les formations et brevets conformes à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle que modifiée (STCW), sont considérés comme répondant à ces prescriptions.

Sources d'information

- Le document spécifiant les effectifs minima de sécurité pour vérifier que les gens de mer ont les qualifications requises.
- Les certificats et les visas pour le personnel STCW confirmant la compétence des gens de mer pour l'exercice de leurs fonctions (avec la liste des membres d'équipage pour déterminer les fonctions).
- Les documents (de l'armateur, ou le cas échéant pour le poste concerné, une autorité nationale ou autre) prouvant que les gens de mer ont les qualifications requises par la MLC, 2006,

pour ceux qui exercent d'autres fonctions à bord du navire (par exemple les cuisiniers – voir ci-dessous, règle 3.2).

- Les preuves confirmant que les marins ont suivi avec succès la formation à la sécurité individuelle à bord des navires.
- Les supports de formation appropriés mis à la disposition de l'équipage.
- Des entretiens, en privé, avec les gens de mer pour confirmer leur formation.

Exemples de manquements

- Les qualifications des gens de mer ne correspondent pas au document spécifiant les minima de sécurité.
- Un marin travaillant à bord du navire n'a pas la formation ni les certificats de capacité ni une autre qualification pour exercer les fonctions requises.
- Les certificats ou les visas ne sont pas à jour ou ont expiré.
- Un marin travaillant à bord du navire n'a pas suivi avec succès la formation à la sécurité individuelle.
- Absence d'une dispense valable délivrée en vertu de la STCW, le cas échéant.

Règle 1.4 – Recrutement et placement (Annexe A5-III – Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé)

Prescriptions de base

- Lorsqu'un armateur a recours à un service de recrutement et de placement privé, ce service doit avoir une licence, être agréé ou réglementé conformément à la MLC, 2006 (norme A1.4, paragr. 2).

- Les gens de mer ne doivent rien avoir à payer pour utiliser ces services (norme A1.4, paragr. 5 b)).
- Les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement établis dans des États qui ne sont pas parties à la MLC, 2006, doivent s'assurer, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la MLC, 2006 (norme A1.4, paragr. 9).

Sources d'information

- Les sites Internet nationaux de l'autorité compétente concernant l'agrément ou la réglementation des services de recrutement et de placement (agences de recrutement).
- Si des gens de mer ont été engagés par l'intermédiaire d'un service de recrutement et de placement établi dans un pays qui n'a pas ratifié la MLC, 2006, il devrait exister des documents montrant que l'armateur a vérifié, dans la mesure du possible et par des voies appropriées, que le service est géré conformément aux prescriptions de la MLC, 2006. Le système de l'armateur peut, par exemple, prendre en compte les informations recueillies par l'État du pavillon ainsi que tout audit ou toute homologation concernant la qualité des services établis dans des pays n'ayant pas ratifié la MLC, 2006. Les armateurs peuvent aussi présenter comme documents de preuve les listes des postes à inspecter en vertu de la MLC, 2006, ou un audit réalisé par un organisme reconnu d'un service de recrutement et de placement établi dans un pays n'ayant pas ratifié la MLC, 2006.
- Des entretiens, en privé, avec les gens de mer pour établir s'ils ont payé des honoraires ou des frais à un service de recrutement et de placement, et s'ils ont été informés de leurs droits et de leurs obligations.
- Des entretiens, en privé, avec les gens de mer pour établir si le service de recrutement et de placement utilisé n'a pas de liste noire.

Exemples de manquements

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

Règle 2.1 – Contrats d'engagement maritime (Annexe A5-III – Contrats d'engagement maritime)

Prescriptions de base

- Tous les gens de mer doivent être en possession d'une copie de leur contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant (ou d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable) (norme A2.1, paragr. 1 a)).
- Le contrat d'engagement maritime doit, au minimum, comporter les éléments mentionnés dans la norme A2.1, paragraphe 4 a) à k), de la MLC, 2006 (norme A2.1, paragr. 4).
- Tout marin reçoit également un document mentionnant ses états de service à bord du navire (du type d'un livret de débarquement) (norme A2.1, paragr. 1 e)).

- Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord et les dispositions pertinentes sont en anglais (sauf sur les navires affectés à des trajets domestiques) (norme A2.1, paragr. 2).
- Un contrat d'engagement maritime continue à produire ses effets lorsque, à la suite d'actes de piraterie¹ ou de vols à main armée à l'encontre des navires², le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation (norme A2.1, paragr. 7).

Sources d'information

- Une copie du contrat d'engagement maritime (ou d'un autre document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable) et de toute convention collective applicable aux gens de mer et, au minimum, un exemplaire standard du contrat (en anglais) pour le navire.
- La preuve, si possible, étant donné la date de l'inspection par rapport à la période d'emploi, que les gens de mer sont en possession d'un document mentionnant leurs états de service.
- Le document mentionnant leurs états de service pour vérifier qu'il ne contient pas de déclaration relative à la qualité de leur travail ou à leur salaire.

1 *Piraterie* s'entend au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (norme A2.1, paragr. 7 a)).

2 *Vols à main armée à l'encontre des navires* désigne tout acte illicite de violence, de détention ou de déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter (norme A2.1, paragr. 7 b)).

- Des entretiens, en privé, avec les gens de mer pour confirmer qu'en signant leur contrat d'engagement maritime ils ont eu la possibilité de l'examiner et de demander conseil et de l'accepter librement avant de signer.

Exemples de manquements

- Un marin sans contrat d'engagement maritime (ou autre document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable) travaillant à bord du navire.
- Un marin avec un contrat qui ne comprend pas tous les éléments de la norme A2.1, paragraphe 4 a) à k).
- Un marin dont le contrat n'est pas conforme aux prescriptions nationales de l'État du pavillon.
- Absence de système ou de dispositions obligeant à consigner les états de service des gens de mer.
- Les gens de mer ne reçoivent pas de document mentionnant leurs états de service à bord du navire une fois leur contrat terminé.
- La convention collective qui constitue tout ou partie du contrat n'est pas à bord du navire ou, si elle est à bord, elle n'est pas en anglais sur un navire qui effectue des voyages internationaux.
- Le modèle de contrat n'est pas en anglais.
- Le contrat d'engagement maritime comporte des clauses qui portent atteinte aux droits des gens de mer.

Règle 2.2 – Salaires

(Annexe A5-III – Paiement des salaires)

Prescriptions de base

- Tous les gens de mer doivent être rétribués à des intervalles n'excédant pas un mois, et intégralement, pour leur travail

conformément à leur contrat d'engagement (règle 2.2, parag. 1; norme A2.2, parag. 1).

- Les gens de mer ont droit à un relevé mensuel indiquant leur salaire mensuel et les déductions autorisées, comme les virements (norme A2.2, parag. 2, 3 et 4).
- Aucune déduction non autorisée, comme le paiement pour le voyage pour se rendre sur le navire ou pour le quitter (règle 2.2, parag. 1).
- Les frais retenus pour les transferts ou les virements * doivent être raisonnables, et les taux de change appliqués doivent respecter les prescriptions nationales (norme A2.2, parag. 5).
- Lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, un marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, le salaire et autres prestations prévus dans son contrat d'engagement maritime, la convention collective ou la législation nationale applicables continuent de lui être versés, et les virements prévus continuent d'être effectués, pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, ou, lorsque le marin décède pendant sa captivité, jusqu'à la date de son décès telle que déterminée conformément à la législation nationale applicable (norme A2.2, parag. 7).

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

Sources d'information

- Le contrat d'engagement maritime et les documents, comme les états de paie pour confirmer que les salaires sont bien versés à des intervalles qui ne dépassent pas un mois, comme le spécifie le contrat ou la convention collective applicable.

- Les documents pertinents montrant les frais de transfert et les taux de change appliqués aux virements destinés aux familles des gens de mer, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit à leur demande.
- Les documents confirmant le paiement des salaires et montrant que la prescription relative au relevé mensuel (comme un bulletin de salaire) pour les gens de mer est bien respectée. Une copie des relevés individuels devrait être mise à disposition de l'agent chargé du contrôle par l'État du port s'il la demande.
- Des entretiens, en privé, avec les gens de mer pour vérifier que les prescriptions relatives au paiement des salaires sont bien respectées.
- Exemples de manquements Les gens de mer ne sont pas payés régulièrement (au moins une fois par mois) ni conformément au contrat d'engagement maritime ou à la convention collective.
- Les gens de mer ne reçoivent pas de relevé mensuel de salaire (comme un bulletin de salaire).
- Les virements ne sont pas effectués ou ne sont pas payés selon les instructions du marin.
- Les frais de change et de virement ne sont pas conformes aux prescriptions nationales.
- Il y a plusieurs relevés de salaires.
- Un marin tenu en captivité à bord d'un navire ou ailleurs à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires n'est pas – ou n'a pas été – payé pendant toute la durée de sa captivité, jusqu'à sa libération et son rapatriement ou, lorsqu'il décède pendant sa captivité, jusqu'à la date de son décès telle que déterminée conformément à la législation nationale applicable.

Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos (Annexe A5-III – Durée du travail ou du repos)

Prescriptions de base

- 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, si la législation nationale pertinente traite des heures de repos, ou, si la législation nationale pertinente traite de la durée du travail, 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 (norme A2.3, paragr. 5, telles qu'elles sont mises en œuvre dans les normes nationales ***).
- 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 (norme A2.3, paragr. 6, telles qu'elles sont mises en œuvre dans les normes nationales ***).
- Il convient de prendre en compte les dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer (norme A2.3, paragr. 4).

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

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

*** S'agissant des normes nationales mettant en œuvre la norme A2.3:

La norme A2.3, paragraphe 3, dispose que «Tout Membre 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 des gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.»

La norme A2.3, paragraphe 7, dispose que «Les rassemblements, les 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.»

La norme A2.3, paragraphe 8, dispose que «Lorsqu'un marin est sur appel, par exemple lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, il bénéficie d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.»

La norme A2.3, paragraphe 13, dispose que «Rien dans les paragraphes 5 et 6 de la présente norme n'empêche 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.»

Sources d'information

- Un tableau d'affichage approuvé et normalisé indiquant l'organisation du travail à bord, montrant les prescriptions nationales en matière de durée maximale du travail ou de durée minimale de repos, le programme de service à la mer et au port, qui doit être affiché à un endroit facilement accessible à bord du navire (le tableau de l'organisation du travail ou de l'emploi du temps doit être dans la langue de travail du bateau ou dans les langues du bateau et en anglais).
- Documents (le contrat ou la convention collective pertinente et d'autres documents, comme le livre de bord du pont ou de la salle des machines, qui peuvent également être vérifiés) attestant le respect des prescriptions de base relatives au nombre minimal d'heures de repos et au nombre maximal d'heures de travail.

- Un tableau sur l'organisation du travail ou un emploi du temps dans la ou les langues de travail du navire et en anglais.
- Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos tenus à jour, selon les prescriptions nationales, pour chaque marin travaillant sur le navire.
- Des cas de gens de mer présentant un état de fatigue excessive, pouvant être indiqué par un nombre d'heures de travail qui frôle constamment les limites maximales ou par d'autres facteurs tels que des périodes de repos perturbées; ou des cas de gens de mer présentant des symptômes tels que manque de concentration, réponses incohérentes ou hors de propos, bâillements, ou encore lenteur à réagir.

Exemples de manquements

- L'emploi du temps des gens de mer n'est pas conforme aux normes applicables.
- Le tableau de l'organisation du travail n'est pas affiché ou ne contient pas les informations requises.
- Le tableau de l'organisation du travail n'est pas en anglais ni dans la (les) langue(s) de travail du navire.
- Les registres des heures de travail ou de repos ne sont pas disponibles ou ne sont pas tenus à jour.
- Il y a des preuves de dépassement des limites du temps de travail et aucune trace de suspension de l'organisation du travail dans le livre de bord ou un document autre (norme A2.3, paragr. 14).

Règle 2.5 – Rapatriement (Annexe A5-III – Garantie financière pour rapatriement)

Prescriptions de base

Pour tous les navires:

- Un dispositif de garantie financière est en place en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon³ (norme A2.5.2, paragr. 1 et 3).
- Le dispositif de garantie financière peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents (norme A2.5.2, paragr. 3).
- Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide (norme A2.5.2, paragr. 4).
- L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard sur la demande formulée par le marin ou son représentant désigné, et dûment justifiée (norme A2.5.2, paragr. 8 et 2).
- L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir (norme A2.5.2, paragr. 9):
 - a) les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin, le montant dû ne devant excéder quatre mois;
 - b) toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement (qui doivent couvrir le voyage par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et la fourniture de nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son

3 Note: Un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque l'armateur:

- a) ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin; ou
- b) a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires (une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires (norme A2.5.2, paragr. 5)); ou
- c) a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.

domicile, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon (norme A2.5.2, paragr. 10));

- c) les besoins essentiels du marin comprennent: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.
- La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins 30 jours à l'autorité compétente de l'État du pavillon (norme A2.5.2, paragr. 11).

Prescriptions de base supplémentaires pour les navires devant être certifiés⁴:

- Les navires détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie (norme A2.5.2, paragr. 6).
- Une copie du certificat ou de toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer (norme A2.5.2, paragr. 6).
- Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord (norme A2.5.2, paragr. 6).

4 Il s'agit des navires visés aux paragraphes 1 et 2 de la règle 5.1.3, à savoir les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux qui effectuent des voyages internationaux (voyages d'un pays à un port d'un autre pays), les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux battant le pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays, et tout autre navire à la demande de l'armateur au Membre concerné.

- Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A2-I (norme A2.5.2, paragr. 7).
- Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais (norme A2.5.2, paragr. 7).

Sources d'information

Pour tous les navires

- Les documents pertinents confirmant qu'une garantie financière a été fournie.
- Le contrat d'engagement maritime.
- La convention collective, le cas échéant.
- Le dépôt de plainte à bord, le cas échéant.
- Le dernier rapport d'inspection au titre de la MLC, 2006, telle qu'amendée.
- La consultation du service du travail compétent à terre, si cela semble opportun.

En outre, pour les navires devant être certifiés

- Le certificat ou autre preuve documentaire valide de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie, y compris lorsque celle-ci est fournie par un régime de sécurité sociale.
- Entretiens, en privé, avec les gens de mer.
- La partie I de la DCTM pour vérifier s'il y a des dispositions nationales équivalentes et, le cas échéant, la partie II de la DCTM pour vérifier si elles sont respectées.

Exemples de manquements

Pour tous les navires

- Aucune preuve n'a été fournie quant à l'existence d'une garantie financière pour rapatriement.
- Les gens de mer n'ont pas d'accès direct au dispositif de garantie financière en cas d'abandon.
- L'assistance fournie par le dispositif de garantie financière ne couvre pas les arriérés de salaires à hauteur de quatre mois, les dépenses raisonnables, y compris les frais de rapatriement, et les besoins essentiels du marin.
- La garantie financière:
 - i) a cessé avant la date d'échéance indiquée sur le certificat de garantie financière; ou
 - ii) a cessé avant la fin de la période de préavis d'au moins 30 jours donnée à l'autorité compétente (le cas échéant); ou
 - iii) n'est pas valable pour une autre raison.

En outre, pour les navires devant être certifiés

- Le certificat de la garantie financière ou autre preuve documentaire délivrée par le prestataire de cette garantie, y compris lorsque celle-ci est fournie par un régime de sécurité sociale, n'est pas à bord.
- Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, les documents délivrés par chaque prestataire ne sont pas tous à bord.
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière n'est pas affiché bien en vue à bord à un endroit accessible aux gens de mer.
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière ne contient pas les informations exigées dans l'annexe A2-I.
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière n'est pas établi en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière n'est pas valable, parce qu'il a expiré ou qu'il a été falsifié, par exemple.

Règle 2.7 – Effectifs

(Annexe A5-III – Effectifs du navire)

Prescriptions de base

- Les navires doivent être dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du navire, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage (règle 2.7).
- Tout navire doit respecter le niveau d'effectifs figurant dans le document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente (norme A2.7, paragr. 1).

Sources d'information

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

Exemples de manquements

- Le nombre de gens de mer travaillant à bord ou leur catégorie ne satisfait pas au moins les minima précisés dans le document spécifiant les effectifs minima de sécurité.
- Il n'y a pas de document spécifiant les effectifs minima de sécurité ni d'équivalent à bord.

Règle 3.1 – Logement et loisirs

(Annexe A5-III – Logement)

(Annexe A5-III – Installations de loisirs à bord)

Prescriptions de base

- Tout navire doit respecter les normes minimales établies par la MLC, 2006, fournir et entretenir pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord des navires, ou les deux, un logement et des lieux de loisirs décents afin de promouvoir leur santé et leur bien-être (règle 3.1, parag. 1).
- Les logements des gens de mer doivent être sûrs, décents et conformes aux prescriptions nationales donnant effet à la MLC, 2006 (norme A3.1, parag. 1).
- Le capitaine ou une personne désignée par lui inspecte fréquemment le logement des gens de mer (norme A3.1, parag. 18), consigne les résultats de chaque inspection par écrit et les tient à disposition pour consultation.

Note: Pour les navires construits avant l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, pour l'État du pavillon: Ces navires peuvent malgré tout être inspectés en ce qui concerne les logements et les lieux de loisirs afin de vérifier que le navire:

- est conforme aux normes des conventions nos 92, 133 ou 147 (si elles s'appliquent pour l'État du pavillon) (règle 3.1, parag. 2); et/ou
- fournit et entretient pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, ou les deux, des logements et des lieux de loisirs décents afin de promouvoir leur santé et leur bien-être (règle 3.1, parag. 1).

Sources d'information

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

- Des preuves que des mesures ont été prises à bord du navire pour surveiller le bruit et le niveau des vibrations dans les zones de travail et de vie des gens de mer.

Exemples de manquements

- La situation des cabines sur le navire n'est pas conforme aux normes nationales donnant effet aux dispositions de la MLC, 2006.
- Le nombre et/ou la taille (y compris la hauteur) des cabines n'est pas conforme aux normes nationales donnant effet aux dispositions de la MLC, 2006.
- Il y a plus d'un marin par couchette.
- Les lieux de loisirs ne sont pas conformes aux normes nationales donnant effet aux dispositions de la MLC, 2006.
- Le chauffage, l'éclairage et la ventilation ne sont pas appropriés ou ne fonctionnent pas correctement.
- Les installations et le mobilier des logements des gens de mer, y compris l'infirmerie, les réfectoires, et les lieux de loisirs, ne sont pas conformes aux normes nationales donnant effet aux dispositions de la MLC, 2006.
- Il n'y a pas de cabines séparées pour les hommes et les femmes.
- Il n'y a pas d'installations sanitaires séparées pour les hommes et les femmes.
- Les installations sanitaires sont inappropriées ou ne fonctionnent pas.
- L'infirmerie est utilisée pour loger des personnes qui ne sont pas malades.
- Les logements des gens de mer ou les lieux de loisirs ne sont pas maintenus dans un état d'ordre et de propreté.

- Le capitaine ou la personne qu'il désigne ne font pas d'inspections régulières des logements des gens de mer.
- Les installations de blanchisserie ne sont pas appropriées ou ne fonctionnent pas correctement.
- Une exposition à des niveaux de bruit, de vibration et d'autres facteurs ambiants dangereuse, ainsi qu'à des produits chimiques dans les installations pour le logement, les lieux de loisirs ou de service de table des gens de mer.

Règle 3.2 – Alimentation et service de table **(Annexe A5-III – Alimentation et service de table)**

Prescriptions de base

- La nourriture et l'eau potable doivent être d'une qualité, d'une valeur nutritionnelle et d'une quantité appropriées, et prendre en compte les prescriptions du navire et les appartenances culturelles et religieuses différentes des gens de mer à bord (règle 3.2, paragr. 1).
- La nourriture doit être fournie gratuitement aux gens de mer à bord jusqu'à la fin de leur engagement (règle 3.2, paragr. 2).
- Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire * chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste (norme A3.2, paragr. 3).
- Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire (norme A3.2, paragr. 8).
- Des inspections fréquentes et documentées de la nourriture, de l'eau et des lieux réservés au service de table doivent être effectuées par le capitaine ou une personne désignée par lui (norme A3.2, paragr. 7).

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

Sources d'information

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

Exemples de manquements

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

Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre (Annexe A5-III – Soins médicaux à bord)

Prescriptions de base

- Tous les gens de mer doivent être couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats, y compris les soins dentaires de base, pendant la durée de leur service à bord (règle 4.1, paragr. 1; norme A4.1, paragr. 1).
- La protection et les soins de santé doivent être assurés gratuitement aux gens de mer, conformément à la législation et la pratique nationales (règle 4.1, paragr. 2).
- Les armateurs accordent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable (norme A4.1, paragr. 1 c)).

Note: Les États du port sont tenus de s'assurer que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur leur territoire ont accès à leurs installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats (règle 4.1, paragr. 3).

Sources d'information

- Les documents (comme le contrat d'engagement maritime), pour vérifier, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique de l'État du pavillon, que les services de soins médicaux et de protection de la santé sont fournis sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger (norme A4.1, paragr. 1 d)).
- Les documents (comme le contrat d'engagement maritime) pour vérifier que les gens de mer sont autorisés à consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable (norme A4.1, paragr. 1 c)).
- La partie II de la DCTM pour vérifier les dispositions adoptées par l'armateur pour l'accès aux installations médicales à terre.
- Les registres et l'équipement pour vérifier que les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux sont appliquées (norme A4.1, paragr. 1 a)).
- L'observation visuelle pour vérifier que le navire est équipé de suffisamment de matériel médical, y compris une pharmacie de bord et des fournitures, parmi lequel l'édition la plus récente du *Guide médical international pour les navires* ou un guide médical conforme aux prescriptions de la législation et de la réglementation nationales.
- Des documents (comme le document spécifiant les effectifs minima de sécurité et la liste des membres d'équipage) pour vérifier que:
 - un médecin qualifié travaille à bord (pour les navires ayant plus de 100 personnes à bord et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours); ou

- lorsque les navires ne sont pas tenus d'avoir un médecin à bord, il y a au moins un marin à bord (qui a suivi une formation et une qualification conformes à la STCW) chargé des soins médicaux ou apte à administrer les premiers secours dans le cadre de ses fonctions normales.
- Des preuves qu'il y a un modèle type de rapport médical à bord du navire.
- Des entretiens, en privé, avec un nombre représentatif de gens de mer pour vérifier que ces derniers ont accès aux soins médicaux à bord gratuitement et qu'ils obtiennent une permission pour recevoir des soins médicaux et dentaires lorsque le navire fait escale dans un port, lorsque cela est réalisable.
- Des preuves qu'il existe des procédures de transmission par radio ou par satellite d'assistance médicale.

Exemples de manquements

- Un marin travaillant à bord du navire s'est vu refuser par le capitaine ou l'armateur, sans justification, une permission pour aller à terre recevoir des soins médicaux ou dentaires.
- Un marin ne reçoit pas la protection de la santé et les soins médicaux appropriés à bord du navire.
- Le personnel médical dûment qualifié requis par les lois ou les règlements nationaux ne se trouve pas à bord.
- La pharmacie de bord ou les fournitures ne sont pas conformes aux normes nationales et/ou il n'y a pas de guide médical à bord.
- Il n'y a pas de rapport médical type à bord.
- Il existe des preuves qu'un marin doit payer ses soins médicaux ou dentaires contrairement à la législation ou à la pratique nationales.

Règle 4.2 – Responsabilité de l'armateur (Annexe A5-III – Garantie financière relative à la responsabilité l'armateur)

Prescriptions de base

- Les gens de mer ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat (règle 4.2, paragr. 1).
- 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 malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité (norme A4.2.1, paragr. 1 c)).
- Des mesures doivent être prises par les armateurs ou leurs représentants afin de sauvegarder les biens des gens de mer laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs parents les plus proches (norme A4.2.1, paragr. 7).
- Les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective (norme A4.2.1, paragr. 1 b)).
- Le dispositif de garantie financière, tel que prévu au paragraphe 1 b) de la norme A4.2.1, peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds ou de tout autre dispositif équivalent (norme A4.2.2, paragr. 2).

- L'indemnisation contractuelle, lorsqu'elle est prévue par le contrat d'engagement maritime et sans préjudice du paragraphe 8 c) de la norme A4.2.1, est versée en totalité et sans retard (norme A4.2.1, paragr. 8 a)).
- Aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel (norme A4.2.1, paragr. 8 b)).
- Si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se retrouver dans une situation précaire injustifiée (norme A4.2.1, paragr. 8 c)).
- Le marin reçoit un paiement sans préjudice d'autres droits garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit par l'armateur de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident (norme A4.2.1, paragr. 8 d)).
- Toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné (norme A4.2.1, paragr. 8 e)).
- Aux fins du paragraphe 8 de la norme A4.2.1, le terme «créance contractuelle» s'entend de toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective (norme A4.2.2, paragr. 1).
- Des dispositions efficaces doivent être prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, telles

que visées au paragraphe 8 de la norme A4.2.1 au moyen de procédures rapides et équitables (norme A4.2.2, paragr. 3).

- Les gens de mer doivent recevoir un préavis si la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou résiliée (norme A4.2.1, paragr. 9).
- Le prestataire de la garantie financière doit aviser l'autorité compétente de l'État du pavillon de l'annulation ou de la résiliation de la garantie financière de l'armateur (norme A4.2.1, paragr. 10).
- La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins 30 jours à l'autorité compétente de l'État du pavillon (norme A4.2.1, paragr. 12).
- La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances contractuelles couvertes qui se présentent durant la période de validité du document (norme A4.2.1, paragr. 13).
- Les navires détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie (norme A4.2.1, paragr. 11).
- Une copie du certificat ou de toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer (norme A4.2.1, paragr. 11).
- Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord (norme A4.2.1, paragr. 11).
- Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A4-I (norme A4.2.1, paragr. 14).
- Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais (norme A4.2.1, paragr. 14).

Sources d'information

- Le certificat ou autre preuve documentaire valide de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie.
- La partie I de la DCTM pour vérifier s'il y a des dispositions nationales équivalentes et, le cas échéant, la partie II de la DCTM pour vérifier si elles sont respectées.
- Le contrat d'engagement maritime et/ou l'accord collectif applicable pour vérifier si les gens de mer bénéficient de la couverture requise par la loi nationale portant application de la MLC, 2006.
- Le dépôt de plainte à bord, le cas échéant.
- Entretiens, en privé, avec les gens de mer.
- La consultation du service du travail compétent à terre, si cela semble opportun.

Exemples de manquements

- Le cas échéant, les dispositions contenues dans le contrat d'engagement maritime ou l'accord collectif sont pas conformes aux prescriptions nationales d'application de la MLC, 2006.
- Les gens de mer ne reçoivent pas l'indemnisation contractuelle prévue par le contrat d'engagement maritime ou l'accord collectif.
- L'indemnisation contractuelle est versée avec retard ou partiellement.
- Les gens de mer font l'objet de pressions pour leur faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel.
- Le marin ne reçoit pas de paiement(s) provisoire(s) quand son incapacité de longue durée est de nature telle qu'elle ne

permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre.

- Les gens de mer n'ont pas d'accès direct au dispositif de garantie financière.
- Il n'existe pas de dispositions efficaces mises en place afin de recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles.
- Lorsque la garantie financière de l'armateur doit être ou a été annulée ou résiliée et les gens de mer n'en ont pas été informés.
- La garantie financière:
 - i) a cessé avant la date d'échéance indiquée sur le certificat de garantie financière; ou
 - ii) a cessé avant la fin de la période de préavis d'au moins 30 jours donnée à l'autorité compétente (le cas échéant); ou
 - iii) n'est pas valable pour une autre raison.
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie n'est pas à bord.
- Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, les documents délivrés par chaque prestataire ne sont pas tous à bord.
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière n'est pas affiché bien en vue à bord ou n'est pas accessible aux gens de mer.
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière ne contient pas les informations exigées dans l'annexe A4-I.
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière n'est pas établi en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière n'est pas valable, parce qu'il a expiré ou qu'il a été falsifié, par exemple.

Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents **(Annexe A5-III – Santé et sécurité et prévention des accidents)**

Prescriptions de base

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

compte des données statistiques pertinentes) (norme A4.3, paragr. 8).

Sources d'information

- Les documents pertinents, comme les rapports relatifs aux accidents du travail à bord, et les rapports d'évaluation des risques effectués pour la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord du navire.
- Les documents indiquant la composition du comité de sécurité, attestant des réunions de ce dernier (par exemple le procès-verbal et le compte rendu des réunions, etc.), s'il y a cinq marins ou plus à bord du navire.
- Les documents relatifs à la politique et aux programmes de santé et de sécurité au travail à bord du navire, pour confirmer que:
 - ils sont à disposition des gens de mer;
 - ils sont conformes aux dispositions nationales;
 - ils comprennent une évaluation des risques, la formation des gens de mer et des instructions qui leur sont adressées;
 - une attention particulière est accordée à la santé et à la sécurité des jeunes marins;
 - des mesures de prévention appropriées ont été adoptées;
 - les équipements de protection individuelle sont utilisés et correctement entretenus.
- Les notes d'information pertinentes sur la santé et la sécurité au travail et la prévention des accidents et les avis officiels relatifs aux risques particuliers rencontrés à bord du navire, qui devraient être affichés à bord dans un lieu qui attire l'attention des gens de mer (norme A4.3, paragr. 7).
- Les preuves que les équipements de protection individuelle sont à la disposition des gens de mer pour qu'ils puissent les utiliser.

- Les preuves qu'une procédure de rapport est en place pour les accidents du travail.
- Des entretiens, en privé, avec un nombre représentatif de gens de mer pour vérifier les programmes et les pratiques de santé et de sécurité à bord.
- La preuve que, concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents, une attention particulière est accordée à toutes dispositions nationales, s'il y a lieu, relatives:
 - aux caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
 - aux machines;
 - aux effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
 - aux effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
 - aux effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
 - aux effets des facteurs ambiants autres que le bruit et les vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
 - aux mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
 - au matériel de chargement et de déchargement;
 - à la prévention et l'extinction des incendies;
 - aux ancres, chaînes et câbles;
 - aux cargaisons dangereuses et au lest;
 - à l'équipement de protection individuelle des gens de mer;
 - au travail dans des espaces confinés;

- aux effets physiques et mentaux de la fatigue;
- aux effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
- à la protection et prévention relatives au VIH/sida;
- à la réponse aux urgences et aux accidents.

Exemples de manquements

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

Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord (Annexe A5-III – Procédures de plainte à bord)

Prescriptions de base

- Tous les navires disposent à bord de procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris les droits des gens de mer) (règle 5.1.5, paragr. 1).

- Un exemplaire des procédures de plainte à bord applicables au navire devra être remis à tous les gens de mer (norme A5.1.5, paragr. 4). Ce document devrait être établi dans la langue de travail du navire.
- La victimisation d'un marin ayant porté plainte en application de la MLC, 2006, est interdite (règle 5.1.5, paragr. 2).

Sources d'information

- Les documents décrivant les procédures de traitement des plaintes à bord confirmant que les procédures sont bien appliquées sur le navire, une attention particulière devant être accordée au droit de représentation, aux mesures de protection requises contre une victimisation et à la capacité des gens de mer à déposer plainte directement auprès du capitaine du navire ou d'une autorité extérieure.
- Des entretiens, en privé, avec un nombre représentatif de gens de mer pour vérifier qu'ils ont reçu une copie des procédures de plainte à bord dans la langue de travail du navire, qu'ils ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine ou d'autorités extérieures et qu'il n'y a pas de victimisation.

Exemples de manquements

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

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

5.1. Mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés

89. Lorsque, à la suite d'une inspection plus détaillée, l'agent chargé du contrôle par l'État du port constate que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), certaines mesures doivent ou peuvent être prises selon la situation (norme A5.2.1, paragr. 4). Le présent chapitre décrit les trois principales étapes de cette dernière phase de l'inspection au titre du contrôle par l'État du port.

Étape 1. Notification des manquements

90. Les mesures suivantes doivent être prises:

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

91. C'est la capacité de jugement de l'agent chargé du contrôle par l'État du port qui lui permettra de déterminer si les manquements constatés sont importants ou non. Les manquements qui, de par leur nature, leur nombre ou leur répétition, ne sont pas censés être constatés sur un navire correctement exploité seront considérés par l'agent chargé du contrôle par l'État du port comme importants. Les mesures prises en vue de réparer un manquement relatif au recours par l'armateur à des services de recrutement et de placement ne doivent, en principe, pas être préjudiciables aux gens de mer concernés.

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

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

93. Les notifications mentionnées aux paragraphes 90 et 91 devraient attirer l'attention sur toute non-conformité devant être rectifiée avant que le navire puisse reprendre la mer, et exposer (à moins qu'elle ne soit évidente) la raison pour laquelle la non-conformité en cause relève de la norme A5.2.1, paragraphe 6 a) et/ou b) (voir le paragraphe 96 ci-dessous). La notification des manquements importants devrait toujours se faire par écrit.

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

95. Si les informations ont été communiquées à l'autorité compétente du port d'escale suivant, l'agent chargé du contrôle par l'État du port peut décider d'inspecter le navire pour vérifier si les mesures ont été prises, ou sont en cours pour porter remède aux manquements dans les délais impartis (voir le paragraphe

104 ci-dessous). Si les rectifications n'ont pas été apportées, l'information peut être considérée comme fournissant de solides raisons justifiant une inspection plus approfondie en vertu de la norme A5.2.1, paragraphe 1 *b*) (voir le paragraphe 71 ci-dessus) et peut aboutir à ce que le manquement soit considéré comme une non-conformité constituant une infraction répétée en vertu de la norme A5.2.1, paragraphe 6 (voir ci-dessous).

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

96. Étant donné qu'il convient d'éviter, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire (voir le paragraphe 108 ci-après), le navire devrait être autorisé à appareiller (étant entendu que tous les manquements constatés seront rectifiés dans les délais prescrits) sauf si:

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

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

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

98. Tous les manquements ne sont pas suffisamment graves pour justifier l'immobilisation d'un navire. Toutefois, les infractions répétées peuvent être une raison d'immobiliser un navire.

Les exemples suivants – qui ne sont que des exemples – illustrent le type de circonstances qui peuvent justifier la décision de garder un navire au port (en l'absence d'accord sur une proposition de plan d'action visant à rectifier les manquements) soit parce qu'ils sont répétés (au sens où ils se sont produits à plusieurs reprises au cours d'un voyage ou ils se sont répétés après un voyage précédent au cours duquel le même manquement avait été constaté), **soit à cause de la gravité d'un seul cas de manquement:**

- la présence à bord d'un marin âgé de moins de 16 ans (norme A1.1, parag. 1);
- l'emploi d'un marin âgé de moins de 18 ans pour un travail susceptible de compromettre sa santé ou sa sécurité (norme A1.1, parag. 4) ou pour un travail de nuit (norme A1.1, parag. 2 et 3);
- les effectifs sont insuffisants (règle 2.7 et norme A2.7), y compris lorsque cela est dû à la suppression des gens de mer n'ayant pas l'âge requis par rapport au document spécifiant les effectifs minima;
- tout autre manquement constituant une violation des droits et principes fondamentaux ou des droits des gens de mer en matière d'emploi et de droits sociaux des articles III et IV;
- toute non-conformité appliquée de sorte à violer ces droits fondamentaux (par exemple, l'attribution de logements non conformes à la norme en raison de la race, du sexe ou des activités syndicales du marin en question);
- des cas répétés de gens de mer ne possédant pas de certificats valides attestant leur aptitude physique à exercer leurs fonctions (norme A1.2);
- des gens de mer à bord du même navire qui, de façon répétée, ne sont pas en possession d'un contrat d'engagement maritime valable ou des gens de mer dont le contrat

d'engagement maritime contient des clauses qui constituent un déni des droits des gens de mer (règle 2.1, parag. 1);

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

99. Au vu des exemples ci-dessus, mention doit être faite, en particulier, des orientations que les agents chargés du contrôle par l'État du port doivent recevoir de leurs autorités en application de la norme A5.2.1, paragraphe 7, qui dispose que l'État doit veiller à ce que ces derniers «reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des

circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la présente norme». Il est recommandé au paragraphe 1 du principe directeur B5.2.1 qu'une politique d'inspection doit avoir été élaborée à l'intention des agents chargés du contrôle par l'État du port dans le but d'assurer une certaine cohérence et, par ailleurs, de guider les activités d'inspection et de mise en application liées aux prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer.

100. Le principe directeur B5.2.1 évoque, au paragraphe 2, les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire et indique qu'il faut tenir compte, en ce qui concerne les infractions visées au paragraphe 6 b) de la norme A5.2.1, que la gravité de la violation peut être due à la nature du manquement en question. Cela s'applique particulièrement aux cas de violation des droits et principes fondamentaux ou des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer tels qu'établis par les articles III et IV. Par exemple, l'emploi d'une personne d'un âge inférieur à l'âge prescrit devrait être considéré comme une infraction grave, même si cela ne concerne qu'une seule personne à bord. Dans d'autres cas, le nombre de manquements différents constatés au cours d'une inspection donnée devrait être pris en compte. Par exemple, il faudrait éventuellement plusieurs manquements concernant le logement ou l'alimentation et le service de table qui ne menacent pas la sécurité ou la santé pour que cela soit considéré comme constitutif d'une infraction grave.

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

101. Les agents chargés du contrôle par l'État du port devraient exercer leurs capacités de jugement pour déterminer s'il convient d'immobiliser un navire jusqu'à ce que les non-conformités similaires à celles qui sont reprises dans les exemples ci-dessus soient corrigées ou d'autoriser le navire à prendre la mer avec certaines

non-conformités, sur la base d'une proposition de rectification acceptable. Avant d'accepter la proposition de l'armateur ou du capitaine visant à rectifier un manquement, l'agent chargé du contrôle par l'État du port doit être convaincu que cette proposition sera mise en œuvre rapidement (norme A5.2.1, paragr. 6). Les agents chargés du contrôle par l'État du port ne devraient donc pas accepter une proposition s'ils ont des raisons de croire qu'elle peut ne pas être mise en œuvre rapidement, sauf s'ils ont des moyens de s'assurer, avec l'assistance de l'État du pavillon ou d'autres États du port, que le navire sera immobilisé si la rectification n'est pas rapidement mise en œuvre.

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

- la possibilité ou non de remédier rapidement aux non-conformités dans le port où l'inspection a été menée;
- la longueur et la nature du voyage ou du service prévu;
- la nature des dangers pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer;
- la gravité de l'infraction aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris les droits des gens de mer);
- les antécédents en matière de non-conformités ou de non-conformités similaires pour ce navire;
- la taille et le type de navire et de son équipement;
- si les périodes de repos appropriées pour les gens de mer sont respectées;
- les prescriptions en matière d'effectifs de sécurité;
- la nature de la cargaison;
- les non-conformités qui avaient été constatées dans les ports d'escale précédents;
- le nombre de manquements constatés au cours de l'inspection en cause.

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

103. L'immobilisation d'un navire est une question sérieuse qui a de nombreuses implications. Il est important pour l'agent chargé du contrôle par l'État du port de travailler de concert avec d'autres parties intéressées. Par exemple, l'agent chargé du contrôle par l'État du port peut demander aux représentants de l'armateur ou à ceux des gens de mer de proposer un plan d'action pour corriger la situation. Étant donné que le problème a été notifié à l'État du pavillon, l'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait coopérer avec les représentants de l'administration de l'État du pavillon, ou avec l'organisme reconnu responsable de la délivrance du certificat de travail maritime et de la DCTM, et les consulter à propos du plan d'action proposé par l'agent ou l'armateur afin de rectifier les manquements.

5.5. Forme et contenu de la proposition de rectification

104. La proposition de rectification, qui devrait être signée par l'autorité de l'État du port et par l'armateur, devrait préciser les mesures à prendre ainsi que le calendrier correspondant. Elle devrait comprendre un engagement de la part de l'armateur à faciliter l'inspection du navire par les agents chargés du contrôle par l'État du port dans d'autres ports afin qu'ils vérifient que le plan d'action visant à rectifier les non-conformités a été correctement mis en œuvre, ainsi qu'un avertissement que le navire pourra être immobilisé si la rectification ne se fait pas comme convenu.

Étape 3. Notification de la décision d'autoriser/de refuser le départ du navire

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

105. Si l'agent chargé du contrôle par l'État du port autorise le navire à se diriger vers un autre port, sous réserve de la mise en œuvre de la proposition de rectification, l'agent devrait veiller

à ce que l'autorité compétente du prochain port d'escale reçoive une notification, ainsi que l'État du pavillon.

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

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

106. L'agent chargé du contrôle par l'État du port doit sans délai (par e-mail, télécopie ou tout autre moyen de communication):

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

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

108. Dans l'exercice de leurs fonctions telles qu'énoncées dans la présente section, et en vertu de la norme A5.2.1, paragraphe 8, les agents chargés du contrôle par l'État du port devraient avoir à l'esprit que les États du port **doivent éviter, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire et verser des dommages et intérêts pour toute perte ou tout préjudice subi s'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé.** La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

► 6. Plaintes à terre des gens de mer

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

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

110. L'agent chargé du contrôle par l'État du port doit entreprendre une enquête initiale pour déterminer si la plainte porte sur les conditions de travail et de vie à bord du navire faisant escale dans le port et s'il y a lieu d'entreprendre une inspection plus approfondie, en suivant la procédure de traitement des plaintes de la section 3.3 ci-dessus (norme A5.2.2, paragr. 2; principe directeur B5.2.2, paragr. 1 et 2). Une inspection plus approfondie doit être effectuée (voir le chapitre 3, paragr. 75, ci-dessus) si les conditions de travail et de vie alléguées comme étant non conformes peuvent constituer un danger manifeste pour la sécurité, la santé et la sûreté des gens de mer ou lorsqu'il y a des raisons de croire que ces manquements constituent une infraction

grave aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris les droits des gens de mer), même s'ils ne concernent qu'un seul marin.

111. Pour les cas qui ne sont pas couverts par la procédure décrite à la section 3.3 ci-dessus, l'agent chargé du contrôle par l'État du port ou tout autre fonctionnaire autorisé à traiter les plaintes déposées en vertu de la règle 5.2.2 devrait suivre les procédures décrites ci-dessous.

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

112. Comme indiqué au paragraphe 110, le fonctionnaire autorisé devrait entreprendre une enquête initiale pour identifier les éléments essentiels de la plainte et déterminer la marche à suivre. En cela, l'agent chargé du contrôle par l'État du port devrait avoir à l'esprit l'objectif des procédures de traitement des plaintes à terre, qui est de faciliter une façon rapide et concrète de remédier à la plainte (règle 5.2.2, paragr. 1). Pour ce faire, l'agent chargé du contrôle par l'État du port peut trouver utile de se reporter aux orientations fournies dans le principe directeur B5.2.2.

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

Étape 3. Effectuer une enquête

114. Au cours de l'enquête relative à une plainte, le capitaine, l'armateur et toute autre personne impliquée dans la plainte devraient avoir la possibilité de faire connaître leurs vues (voir le principe directeur B5.2.2, paragr. 4).

115. Si l'enquête constate une non-conformité qui relève du paragraphe 6 *a)* ou *b)* de la norme A5.2.1 (voir le paragraphe 96 ci-dessus), il faudrait suivre la procédure décrite au chapitre 5 ci-dessus (norme A5.2.2, paragr. 4).

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

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

Étape 5. Rapport de plainte non réglée

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

l'agent chargé du contrôle par l'État du port peut décider d'effectuer une inspection plus approfondie (voir le chapitre 3, paragr. 71, ci-dessus).

Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée

Les Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) contenues dans ce livre constituent une source d'informations importante pour la mise en œuvre des responsabilités qui incombent à l'État du port en application de la MLC, 2006. Les directives, initialement adoptées en 2008, ont été mises à jour par l'OIT en 2020, de pair avec les Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, afin de refléter les amendements de 2014, 2016 et 2018 au code de la convention du travail maritime, 2006. Ces directives (deuxième édition révisée) donnent des conseils pratiques aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port qui vérifient la conformité des navires aux prescriptions de la MLC, 2006. Le chapitre 1 présente une vue d'ensemble des particularités et des concepts essentiels de la MLC, 2006. Le chapitre 2 traite du profil professionnel des agents chargés du contrôle par l'Etat du port, en application de la MLC, 2006. Le chapitre 3 aborde la question de l'examen des documents attestant de la conformité du navire au regard de la MLC, 2006. Il expose les éléments qui entraîneront une inspection plus approfondie. L'outil principal d'inspection est présenté au chapitre 4, qui indique les prescriptions de base à respecter, les sources d'informations qui permettront de vérifier la conformité, et des exemples de manquements dans les 16 domaines touchant plus particulièrement aux conditions de travail et de vie des gens de mer. Le chapitre 5 offre des orientations sur les mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés et sur les circonstances pouvant exiger l'immobilisation d'un navire. Le chapitre 6 porte sur le traitement des plaintes à terre des gens de mer.