
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

DÉPARTEMENT DES NORMES INTERNATIONALES DU TRAVAIL

Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

Questions fréquentes

Edition révisée, 2012

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2013

Première édition 2006

Deuxième édition (révisée) 2013

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubdroit@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. Visitez le site www.ifro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

ISBN 978-92-2-225995-3 (imprimé)

ISBN 978-92-2-225996-0 (pdf Web)

Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006). Questions fréquentes. Edition révisée, 2012

Egalement disponible en anglais: *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). Frequently asked questions. Revised Edition, 2012* (ISBN 978-92-2-125995-4), Genève, 2012, et en espagnol: *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006). Preguntas más frecuentes. Edición revisada, 2012* (ISBN 978-92-2-325995-2), Genève, 2012.

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

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

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

Les publications et les produits électroniques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubvente@ilo.org.

Visitez notre site Web: www.ilo.org/publns.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Préface

Cette seconde édition du manuel du BIT intitulé *Convention du travail maritime, 2006 – Questions fréquentes* a été établie par le Bureau international du Travail dans le cadre du *Plan d'action pour une ratification rapide et étendue et une mise en œuvre effective de la convention du travail maritime de 2006*, adopté par l'OIT pour une période de cinq ans.

La convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), a été adoptée par la Conférence internationale du Travail le 23 février 2006 lors de sa 94^e session (maritime). Peu après son adoption, le Bureau international du Travail a préparé une brochure pour en assurer la promotion. Il s'agissait de la première édition de «Convention du travail maritime, 2006 – Questions fréquentes», qui était centrée essentiellement sur les origines et les objectifs de cet instrument.

Depuis 2006, l'intérêt pour la MLC, 2006, s'est accru, de même que l'expérience concernant cet instrument. Pour contribuer à l'appropriation de la MLC, 2006, par les mandants de l'OIT et pour faciliter la compréhension de cette convention, le Bureau international du Travail a établi une base de données électroniques de réponses aux questions les plus fréquentes¹, qu'il publie également sous la forme du présent manuel. L'une et l'autre versions ont pour vocation d'aider ceux qui étudient la convention ou qui sont chargés de son application à trouver les réponses à de nombreuses questions. Les réponses proposées dans le présent manuel ne peuvent être citées en tant que telles comme des avis juridiques faisant autorité. Il en est ainsi en premier lieu parce que les prescriptions exactes résultant de la convention sont celles qui sont établies dans la législation adoptée par chaque pays pour mettre en œuvre la MLC, 2006. Il n'est donc pas possible d'apporter une réponse faisant autorité à quelque question que ce soit dans ce domaine sans se référer au droit national applicable. En second lieu, les réponses proposées dans le présent manuel visent à fournir des explications courtes et concises, et non pas des avis juridiques. De tels avis peuvent être donnés par le BIT à des gouvernements et à des organisations d'armateurs et de gens de mer sur leur demande, avec cette réserve que seule la Cour internationale de Justice est compétente pour donner une interprétation faisant autorité d'une convention internationale du travail.

Le présent manuel fait partie d'une série d'ouvrages qui a été mise au point pour aider les Etats Membres à mettre en œuvre la MLC, 2006. Les manuels suivants peuvent également s'avérer utiles:

- *Manuel: Eléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006. Modèle de dispositions nationales. BIT, 2012.*
- *Manuel: Eléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 et de la sécurité sociale pour les gens de mer. BIT, 2012.*

La préparation et la publication de ces manuels n'auraient pas été possibles sans la coopération technique et le soutien d'Etats Membres de l'OIT. En particulier, un appui a été fourni pour le présent manuel par le gouvernement de la Suède, via l'Agence suédoise pour le développement international.

¹ Voir la section consacrée à la convention du travail maritime, 2006, sur le site Internet suivant: www.ilo.org/normes.

Enfin, il est prévu de procéder ultérieurement à des mises à jour de la base de données, ainsi qu'à des rééditions du présent manuel afin de refléter ces mises à jour. Dans cette perspective, les gouvernements comme les organisations d'armateurs et de gens de mer sont invités à communiquer leurs commentaires ou des éléments supplémentaires de réponse, en particulier à la lumière des connaissances qu'ils ont acquises en participant à l'élaboration de la convention et/ou de leur expérience quotidienne dans l'application de la législation ou autres mesures assurant la mise en œuvre de la MLC, 2006. Ces commentaires et adjonctions seront intégrés dans la base de données et figureront, dans de nombreux cas, dans les futures rééditions du manuel.

Tous commentaires ou adjonctions, faisant clairement référence aux questions correspondantes, sont à envoyer par courrier électronique à l'adresse faq@ilo.org ou par courrier au Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, 4, route des Morillons, CH-1211 Genève 22, Suisse.

Cleopatra Doumbia-Henry
Directrice
Département des normes internationales du travail

Remerciements

Ce manuel a été préparé sous la direction de Cleopatra Dombia-Henry, avec la contribution de Georges Politakis et d'Andrea Ahlberg, spécialistes des questions maritimes au Département des normes internationales du travail du Bureau international du Travail, avec l'assistance de Dominick Devlin et Moira L. McConnell, conseillers spéciaux auprès de l'OIT sur la convention du travail maritime, 2006. Nos remerciements s'adressent également à Angela Fernández, ainsi qu'à Irma Godoy, documentaliste du département, qui se sont chargées de la mise en page et du traitement de cette publication.

Table des matières

	<i>Page</i>
Préface.....	iii
Remerciements.....	v
Comment utiliser ce manuel.....	1
Autres sources d'information utiles	1
A. Questions d'ordre général.....	2
A1. Qu'est-ce que la convention du travail maritime de 2006 (MLC, 2006)?.....	2
A2. Quels sont les deux objectifs fondamentaux de la MLC, 2006?	4
A3. En quoi la nouvelle convention va-t-elle mieux protéger les gens de mer du monde entier?	4
A4. Qu'entend-on par «clause de traitement non moins favorable»?	5
A5. Qu'y a-t-il de nouveau dans la convention du travail maritime de 2006 (MLC, 2006)?.....	5
A6. Quels sont les sujets abordés par les titres?.....	6
A7. La MLC, 2006, est-elle directement applicable à l'égard des armateurs, des navires et des gens de mer?.....	6
A8. Quelles mesures un pays doit-il prendre pour garantir que la MLC, 2006, soit appliquée convenablement?.....	6
A9. Qu'est-ce que le code de la MLC, 2006?	7
A10. Quelle différence y a-t-il entre les articles, les règles, les normes et les principes directeurs?	7
A11. Qu'est-ce qu'une disposition «équivalente dans l'ensemble»?	8
A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?	8
A13. Quelle est la raison à l'origine de la partie B, consacrée aux principes directeurs?.....	9
A14. Quel est le statut des directives de l'OIT de 2008 concernant les inspections par l'Etat du pavillon et par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port?	9
A15. La MLC, 2006, exige-t-elle que les pays respectent les conventions «fondamentales»?.....	9
A16. En quoi la MLC, 2006, rend-elle plus facile sa ratification et la mise en œuvre de ses prescriptions par différents pays?	10
A17. La MLC, 2006, est-elle déjà applicable?.....	11
A18. Pourquoi la nouvelle convention a-t-elle des chances d'être presque universellement ratifiée?	12
A19. Qu'advient-il des conventions du travail maritime adoptées avant 2006?	12
A20. Quelles conventions de l'OIT ont été consolidées dans la MLC, 2006?.....	12
A21. Comment la MLC, 2006, pourra-t-elle être réactualisée?	13
A22. Qu'est-ce que la commission tripartite spéciale?	13

A23.	Quel est le statut du préambule et celui de la note explicative de la MLC, 2006?.....	13
A24.	Qu'entend-on par «Membre»?	14
A25.	Qui est l'autorité compétente?.....	14
B.	Questions concernant les travailleurs et les navires couverts par la MLC, 2006.....	14
B1.	Qui est protégé par la MLC, 2006?	14
B2.	La MLC, 2006, s'applique-t-elle au personnel hôtelier et au personnel chargé des divertissements?	15
B3.	La MLC, 2006, s'applique-t-elle aux apprentis ou élèves des métiers et professions maritimes?	15
B4.	Quels sont les navires à l'égard desquels la MLC, 2006, s'applique?	15
B5.	Quand un navire est-il considéré comme étant «normalement affecté à des activités commerciales»?.....	16
B6.	Qu'entend-on par «eaux abritées», etc.?	16
B7.	Un pays qui ratifie la MLC, 2006, peut-il prévoir des dérogations à certaines de ses dispositions?	16
B8.	Existe-t-il une limite générale de tonnage pour l'application de la MLC, 2006?.....	16
B9.	La MLC, 2006, s'applique-t-elle à l'égard des navires n'effectuant pas de voyages internationaux?	17
B10.	Les navires déjà construits au moment où un pays ratifie la MLC, 2006, sont-ils exclus?	17
B11.	La MLC, 2006, s'applique-t-elle à l'égard des navires d'une jauge brute inférieure à 200?	17
B12.	La MLC, 2006, s'applique-t-elle à l'égard des plates-formes d'extraction des ressources en haute mer ou des structures analogues?.....	17
B13.	La MLC, 2006, s'applique-t-elle à l'égard des yachts?.....	18
B14.	Qui est l'armateur au regard de la MLC, 2006?.....	18
C.	Questions ayant trait aux différents titres de la MLC, 2006.....	18
C1.	Titre 1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire.....	18
C1.1.	Age minimum.....	18
C1.1.a.	Si l'âge minimum d'admission au travail ou à l'emploi dans un pays est supérieur à 16 ans, cet âge doit-il être abaissé?.....	18
C1.1.b.	Qui détermine qu'un travail est susceptible de compromettre la sécurité ou la santé d'un marin de moins de 18 ans?	19
C1.1.c.	Existe-t-il une norme internationale déterminant ce qui relève du travail de nuit ou bien est-ce à chaque pays de trancher cette question?	19
C1.2.	Certificat médical	19
C1.2.a.	L'examen médical prévu par la convention STCW de l'OMI satisfait-il aux exigences de la MLC, 2006?	19
C1.2.b.	Quelle est la durée de validité d'un certificat médical?	19
C1.2.c.	Un marin peut-il travailler sans certificat médical?	19
C1.2.d.	Qu'advient-il lorsque la durée de validité du certificat médical expire pendant un voyage?.....	19

C1.2.e.	Qui peut délivrer un certificat médical aux gens de mer?	20
C1.2.f.	Le médecin du bord peut-il délivrer un certificat médical?	20
C1.2.g.	Un certificat médical délivré dans le pays d'origine du marin est-il valable pour travailler à bord d'un navire battant le pavillon d'un autre pays?	20
C1.2.h.	Existe-t-il un formulaire standard pour le certificat médical délivré en application de la MLC, 2006?	20
C1.2.i.	Existe-t-il des directives internationales en ce qui concerne les examens médicaux?	20
C1.3.	Formation et qualifications	21
C1.3.a.	Le système de certificats prévu par la convention STCW répond-il aux prescriptions de la MLC, 2006, en matière de formation?	21
C1.3.b.	Cette exigence de formation s'applique-t-elle aux gens de mer qui ne sont pas couverts par la convention STCW?	21
C1.3.c.	Les pays restent-ils liés par la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946?	21
C1.3.d.	Pourquoi n'y a-t-il pas dans le code de dispositions qui correspondent à cette règle?	22
C1.4.	Recrutement et placement	22
C1.4.a.	Des services de recrutement et de placement des gens de mer doivent-ils être mis en place?	22
C1.4.b.	Qu'est-ce qu'un service de recrutement et de placement des gens de mer?	22
C1.4.c.	Le service de recrutement utilisé par un armateur est-il considéré comme un service privé de recrutement et de placement?	22
C1.4.d.	A qui les obligations découlant de la règle 1.4 incombent-elles?	23
C1.4.e.	Quelles sont les responsabilités de l'armateur au regard de la règle 1.4?	23
C1.4.f.	Qu'advient-il si des gens de mer sont recrutés à partir d'un pays qui n'a pas ratifié la MLC, 2006?	23
C1.4.g.	Les services de recrutement et de placement peuvent-ils mettre des frais à la charge des gens de mer?	23
C1.4.h.	Qui doit supporter le coût des documents individuels de voyage dont les gens de mer ont besoin pour embarquer?	24
C1.4.i.	Quel système d'indemnisation des gens de mer par les pertes pécuniaires subies est imposé aux services privés de recrutement et de placement?	24
C2.	Titre 2. Conditions d'emploi	24
C2.1.	Contrats d'engagement maritime	24
C2.1.a.	Qu'est-ce que le contrat d'engagement maritime?	24
C2.1.b.	La MLC, 2006, exige-t-elle que les gens de mer disposent à bord du navire d'un exemplaire de l'original signé du contrat d'engagement maritime?	25
C2.1.c.	Comment un contrat d'engagement maritime peut-il inclure une convention collective?	25
C2.1.d.	Qui doit signer le contrat d'engagement maritime?	25
C2.1.e.	L'employeur d'un marin qui lui fournit un embarquement peut-il signer le contrat d'engagement maritime en tant qu'armateur?	26

C2.1.f.	Un marin qui exerce à titre indépendant est-il tenu de conclure un contrat d'engagement maritime?	26
C2.1.g.	En quoi consiste le document mentionnant les états de service du marin à bord du navire?.....	26
C2.2.	Salaires	26
C2.2.a.	La MLC, 2006, fixe-t-elle un salaire minimum pour les gens de mer?.....	26
C2.2.b.	Selon quelle fréquence les gens de mer doivent-ils être payés?.....	27
C2.2.c.	Les gens de mer doivent-ils supporter le coût de l'envoi de (tout ou partie de) leur rémunération à leur famille?.....	27
C2.3.	Durée du travail et du repos	27
C2.3.a.	Faut-il réglementer aussi bien la durée du travail que celle du repos?	27
C2.3.b.	Quelles sont les normes concernant la durée maximale du travail et la durée minimale du repos?.....	27
C2.3.c.	Qu'entend-on par «toute période de 24 heures»?.....	28
C2.3.d.	Le résultat est-il différent dans la pratique si l'on réglemente la durée maximale du travail ou la durée minimale du repos?.....	28
C2.3.e.	Des dérogations aux normes concernant la durée du travail sont-elles prévues?	28
C2.3.f.	En quoi la règle 2.3 est-elle liée aux prescriptions de la convention STCW?.....	28
C2.3.g.	Les prescriptions relatives au nombre minimal d'heures de repos /nombre maximal d'heures de travail s'appliquent-elles aux capitaines des navires?	29
C2.3.h.	Les prescriptions relatives au nombre minimal d'heures de repos /nombre maximal d'heures de travail s'appliquent-elles en situation d'urgence?.....	29
C2.4.	Droit à un congé	29
C2.4.a.	Quel est le congé payé minimum auquel un marin a droit?	29
C2.4.b.	Un marin peut-il convenir d'être rémunéré au lieu de prendre un congé payé?.....	29
C2.5.	Rapatriement	29
C2.5.a.	Qu'est-ce que le droit au rapatriement?	29
C2.5.b.	Comment le rapatriement et la prise en charge de son coût sont-ils assurés?.....	30
C2.5.c.	Quels coûts afférents au rapatriement du marin doivent être pris en charge par l'armateur?.....	30
C2.5.d.	Les coûts de son rapatriement peuvent-ils être mis à la charge du marin?.....	30
C2.6.	Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage	30
C2.6.a.	Qui indemnise les gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage?	30
C2.7.	Effectifs	30
C2.7.a.	La MLC, 2006, fixe-t-elle des effectifs minima pour les navires?.....	30
C2.7.b.	Les effectifs sont-ils identiques aux effectifs exigés dans le «document spécifiant les effectifs minima de sécurité»?	31

C2.8.	Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer	31
C2.8.a.	Qui est lié par les obligations énumérées à la règle 2.8?.....	31
C3.	Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table.....	31
C3.1.	Logement et loisirs.....	31
C3.1.a.	Les prescriptions du Titre 3 relatives au logement sont-elles applicables aux navires existants?.....	31
C3.1.b.	Des cabines peuvent-elles être situées au-dessous de la ligne de charge?	32
C3.1.c.	Que sont les «navires spéciaux»?.....	32
C3.1.d.	Les gens de mer doivent-ils toujours disposer d'une cabine individuelle?.....	32
C3.1.e.	La MLC, 2006, prescrit-elle que les élèves officiers disposent d'une cabine individuelle?	32
C3.1.f.	Les gens de mer engagés à bord de navires naviguant uniquement de jour doivent-ils disposer de cabines à bord?.....	33
C3.1.g.	Les gens de mer doivent-ils disposer d'installations sanitaires individuelles?	33
C3.1.h.	La superficie des installations sanitaires à usage privé ou semi-privé contiguës aux cabines peut-elle être incluse aux fins du calcul de la surface minimale des cabines?	33
C3.1.i.	Pourquoi des inspections fréquentes des logements à bord des navires sont-elles prescrites et qui doit les mener?.....	34
C3.1.j.	Les prescriptions concernant le logement et les loisirs admettent-elles une certaine flexibilité?.....	34
C3.2.	Alimentation et service de table.....	34
C3.2.a.	Existe-t-il une norme minimale en ce qui concerne l'alimentation des gens de mer à bord des navires?	34
C3.2.b.	Les gens de mer doivent-ils payer pour être nourris à bord d'un navire?.....	35
C3.2.c.	Les cuisiniers de navire doivent-ils avoir un brevet de cuisinier professionnel?	35
C3.2.d.	Tous les navires doivent-ils avoir à bord un cuisinier employé à plein temps?.....	35
C4.	Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale.....	35
C4.1.	Soins médicaux à bord des navires et à terre	35
C4.1.a.	Quels types de traitement doivent être considérés comme soins médicaux?	35
C4.1.b.	Tout navire doit-il avoir un médecin à bord?.....	35
C4.1.c.	Que doit contenir la pharmacie de bord?	36
C4.1.d.	Existe-t-il un guide médical de bord type?.....	36
C4.1.e.	La MLC, 2006, contient-elle un modèle type de rapport médical devant être utilisé à bord des navires?.....	36
C4.2.	Responsabilité des armateurs	37
C4.2.a.	Qu'est-ce que la responsabilité des armateurs?.....	37
C4.2.b.	Où commence et où s'arrête la responsabilité de l'armateur dans ce domaine?	37

C4.2.c.	Quels sont les coûts mis à la charge de l'armateur au titre de cette responsabilité?.....	37
C4.2.d.	La responsabilité de l'armateur comporte-t-elle des limites?.....	38
C4.2.e.	La MLC, 2006, impose-t-elle un type particulier de couverture financière aux armateurs?.....	38
C4.2.f.	La responsabilité de l'armateur admet-elle des exceptions?	38
C4.2.g.	Qu'advient-il lorsque le pays concerné est doté d'un système public couvrant ces risques?.....	38
C4.3.	Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents.....	39
C4.3.a.	A qui incombe la responsabilité de la mise en place du dispositif prévu à la règle 4.3 pour la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents à bord?	39
C4.3.b.	Quand un comité de sécurité du navire doit-il être constitué?	39
C4.4.	Accès à des installations de bien-être à terre.....	39
C4.4.a.	Pourquoi la MLC, 2006, prescrit-elle l'accès des gens de mer à des installations de bien-être à terre?.....	39
C4.4.b.	Quelles sont les obligations de l'Etat du port en ce qui concerne les services et installations de bien-être à terre?.....	40
C4.4.c.	Quels types de services doivent être offerts dans les installations de bien-être?	40
C4.4.d.	Par qui les installations de bien-être doivent-elles être financées?	40
C4.4.e.	La MLC, 2006, prescrit-elle que les gens de mer soient autorisés à se rendre dans les installations de bien-être à terre?.....	41
C4.5.	Sécurité sociale.....	41
C4.5.a.	Que sont la sécurité sociale et la protection sociale?	41
C4.5.b.	Que prescrit la MLC, 2006, en matière de sécurité sociale?	41
C4.5.c.	Qu'entend-on par «branches de sécurité sociale»?	42
C4.5.d.	Qu'entend-on par «protection de sécurité sociale complémentaire»?..	43
C4.5.e.	Que devrait vérifier un pays déjà doté d'un système de sécurité sociale national avant de ratifier la MLC, 2006?	43
C4.5.f.	Quelles sont, au regard de la MLC, 2006, les différentes modalités selon lesquelles la sécurité sociale peut être établie?.....	44
C5.	Titre 5. Respect et mise en application des dispositions	44
-	Quelle est la relation entre le Titre 5 et les autres dispositions de la MLC, 2006?..	44
-	La notion d'équivalence dans l'ensemble s'applique-t-elle dans le cadre du Titre 5?.....	44
C5.1.	Responsabilités de l'Etat du pavillon	44
C5.1.a.	Qu'est-ce que l'Etat du pavillon?	44
C5.1.b.	L'Etat du pavillon peut-il déléguer ses responsabilités?	45
C5.1.c.	Existe-t-il un modèle de système d'inspection et de certification par l'Etat du pavillon?.....	45
C5.1.d.	Qu'est-ce qu'un organisme reconnu?.....	45
C5.1.e.	Comment un organisme reconnu est-il habilité par l'Etat du pavillon?.....	45
C5.1.f.	Quelles sont les tâches qu'un organisme reconnu peut effectuer?	46
C5.1.g.	Tous les navires doivent-ils être inspectés?	46
C5.1.h.	Quelle est la liste des 14 points devant faire l'objet d'une certification?.....	46

C5.1.i.	Les prescriptions de la MLC, 2006, qui n'entrent pas dans la liste des 14 points énumérés à l'annexe A5-I donnent-elles lieu à inspection?.....	47
C5.1.j.	Tous les navires doivent-ils être certifiés en vertu de la règle 5.1.3? ...	47
C5.1.k.	Selon quel degré de précision faut-il remplir la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM)?.....	48
C5.1.l.	Quelles indications doivent être portées dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM)?.....	48
C5.1.m.	Un organisme reconnu peut-il être habilité à délivrer une déclaration de conformité du travail maritime (DCTM)?	49
C5.1.n.	L'original du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) doit-il se trouver à bord du navire?.....	49
C5.1.o.	Quelle est la durée de validité d'un certificat de travail maritime?.....	49
C5.1.p.	Quand un certificat de travail maritime provisoire peut-il être délivré?.....	50
C5.1.q.	La déclaration de conformité du travail maritime doit-elle être annexée au certificat de travail maritime provisoire?	50
C5.1.r.	Un certificat de travail maritime provisoire peut-il être renouvelé? ...	50
C5.1.s.	Quand un certificat de travail maritime cesse-t-il d'être valide?	50
C5.1.t.	Un certificat de travail maritime provisoire peut-il être retiré?.....	51
C5.1.u.	Un changement d'organisme reconnu affecte-t-il la validité des certificats qui ont été délivrés?	51
C5.1.v.	Existe-t-il des modèles de directives à l'usage des inspecteurs de l'Etat du pavillon?	51
C5.1.w.	Un inspecteur d'un Etat du pavillon a-t-il autorité pour empêcher un navire d'appareiller?.....	52
C5.1.x.	Qu'est-ce que la procédure de plainte à bord?	52
C5.1.y.	A qui incombe la responsabilité de l'élaboration des procédures de plainte à bord?	52
C5.1.z.	Existe-t-il des modèles de procédures de plainte à bord?	52
C5.1.a.a.	Où les gens de mer peuvent-ils se procurer le texte de la procédure de plainte en vigueur à bord?.....	52
C5.1.b.b.	Les gens de mer doivent-ils toujours recourir à la procédure de plainte en vigueur à bord?.....	53
C5.1.c.c.	Les gens de mer peuvent-ils porter plainte directement auprès de l'autorité compétente ou d'un inspecteur de l'Etat du pavillon plutôt que de recourir à la procédure de plainte en vigueur à bord?.....	53
C5.1.d.d.	Une enquête officielle doit-elle être diligentée en cas d'accident maritime?.....	53
C5.2.	Responsabilités de l'Etat du port.....	53
C5.2.a.	Qu'est-ce que l'Etat du port?	53
C5.2.b.	A quoi sert l'inspection par l'Etat du port?	53
C5.2.c.	Qu'est-ce que le contrôle par l'Etat du port?	53
C5.2.d.	L'Etat du port est-il tenu d'inspecter tous les navires étrangers?.....	54
C5.2.e.	Qu'est-ce que le «fonctionnaire autorisé» à procéder au contrôle par l'Etat du port?.....	54

C5.2.f.	Existe-t-il des éléments d'orientation ou un modèle de système d'inspection et de suivi par l'Etat du port et d'instructions pour les fonctionnaires autorisés?	55
C5.2.g.	Sur quoi doit porter l'inspection lors d'un contrôle par l'Etat du port?.....	56
C5.2.h.	Si le certificat du travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime paraissent en règle, y a-t-il lieu de procéder à une inspection plus approfondie?	57
C5.2.i.	Dans quels cas les navires étrangers battant le pavillon du pays n'ayant pas ratifié la convention peuvent-ils faire l'objet d'une inspection par l'Etat du port?	57
C5.2.j.	Qu'advient-il en cas de plainte touchant à un domaine qui ne relève pas de l'un des 14 points devant faire l'objet d'une certification?.....	57
C5.2.k.	Qui peut déposer une plainte telle que visée dans la norme A5.2.1? ..	58
C5.2.l.	Dans quels cas un navire peut-il être immobilisé par le fonctionnaire autorisé de l'Etat du port?	58
C5.2.m.	En quoi consistent les procédures de traitement des plaintes à terre?	58
C5.2.n.	A qui appartient-il de fixer ces procédures?.....	58
C5.2.o.	Qui est recevable à porter plainte à terre?	58
C5.2.p.	Qui est le fonctionnaire autorisé aux fins du traitement de la plainte à terre?	59
C5.2.q.	Les plaintes déposées par les gens de mer sont-elles confidentielles?	59
C5.3.	Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre	59
C5.3.a.	En quoi consistent les responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre?.....	59

Comment utiliser ce manuel

La *convention du travail maritime, 2006* (MLC, 2006)¹, a été adoptée par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session (maritime) le 23 février 2006.

Le Bureau international du Travail a préparé cet ensemble de réponses à des questions, conçu comme une base de données de réponses à des «questions fréquentes», pour contribuer à favoriser une plus forte adhésion à l'égard de la MLC, 2006, de la part des mandants de l'OIT, et pour faciliter la compréhension.

Cette base de données est aussi destinée à aider les personnes qui étudient la MLC, 2006, ou s'occupent de son application à trouver des réponses à nombre de questions. Mais les réponses offertes dans cette base de données ne sauraient être citées en tant qu'avis juridiques faisant autorité. Premièrement, parce que les prescriptions exactes de la convention sont celles qui trouvent leur expression dans la législation nationale adoptée par chaque pays pour mettre en œuvre la MLC, 2006, si bien qu'aucune réponse susceptible de faire autorité ne saurait être donnée à une question sans qu'il ne soit fait référence au droit national applicable. En second lieu, les réponses contenues dans la base de données se devaient d'être courtes et de consister en explications concises plutôt qu'en avis juridiques. Des avis de cette nature, quant à eux, peuvent être fournis par l'OIT aux gouvernements et aux organisations d'armateurs et de gens de mers qui en feraient la demande, étant entendu que seule la Cour internationale de Justice serait compétente pour donner une interprétation d'une convention internationale du travail qui fasse autorité.

Enfin, cette base de données sera mise à jour fréquemment. A cette fin, les gouvernements et les organisations d'armateurs et de gens de mer sont invités à communiquer leurs remarques ou les adjonctions qu'ils auraient à proposer aux réponses qui y sont fournies, notamment à la lumière des connaissances acquises au fil de leur participation à l'élaboration de la convention et/ou de leur expérience au quotidien dans l'application des lois, règlements ou autres mesures donnant application à la MLC, 2006. De telles remarques ou adjonctions seront mentionnées dans cette base de données et, dans nombre de cas, une version éditée y sera intégrée. Il conviendra de faire parvenir ces remarques ou adjonctions par courrier électronique adressé à: faq@ilo.org en indiquant clairement les questions auxquelles elles se rapportent.

Autres sources d'information utiles

Pour une étude plus approfondie des questions ou du contexte entourant telle ou telle disposition, il importe également de se reporter aux archives officielles de l'OIT intitulées *Comptes rendus provisoires* (CRP) des travaux des différentes réunions ayant conduit à l'adoption du texte de la convention. Ces documents, dans leur intégralité, sont aisément accessibles sur le site Web de l'OIT sur la MLC, 2006².

En outre, il existe, relativement à chacune des réunions qui se sont tenues au cours de la période de cinq ans comprise entre 2001 et février 2006, des commentaires détaillés et d'autres documents, qui émanent soit du Bureau international Travail, soit des mandants. Ces documents peuvent aussi se révéler d'une certaine assistance pour comprendre diverses dispositions et le raisonnement qui en est à la base. Ils sont eux aussi disponibles sur le site Web consacré à la MLC, 2006³.

¹ Voir partie «Convention du travail maritime» à l'adresse: www.ilo.org/mlc.

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

En 2008, deux réunions internationales tripartites d'experts ont été organisées pour faire suite à des résolutions que la Conférence internationale du Travail a adoptées en même temps que la convention, pour répondre à des besoins d'indications d'ordre pratique sur l'inspection des navires et sur la certification. Les orientations qui ont été adoptées – les *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*⁴, et 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*⁵ –, qui ne constituent pas des instruments juridiquement contraignants, ont pour vocation d'offrir une assistance pratique aux gouvernements pour l'élaboration de leur politique ou de leurs directives propres à mettre en œuvre en particulier le Titre 5 de la MLC, 2006, et, dans une certaine mesure, les dispositions des Titres 1 à 4. Le texte de ces directives est aisément accessible sur le site Web consacré à la MLC, 2006.

Il existe également diverses autres sources d'information sur le texte de la MLC, 2006. L'on peut citer, par exemple, le *Manuel de rédaction des instruments de l'OIT*⁶, qui peut s'avérer utile notamment en raison du glossaire qu'il contient. Ce manuel a été adopté au cours de l'élaboration de la convention, et les pratiques qui y sont mentionnées ont influencé la rédaction de certaines dispositions de celle-ci.

A. Questions d'ordre général

A1. Qu'est-ce que la convention du travail maritime de 2006 (MLC, 2006)?

Il s'agit d'une convention internationale du travail qui a été adoptée par la CIT de l'Organisation internationale du Travail en application de l'article 19 de sa Constitution au cours d'une session maritime qui s'est tenue à Genève en février 2006. Ce nouvel instrument définit le droit des gens de mer à des conditions de travail décentes et favorise l'instauration de conditions de concurrence loyales entre armateurs. Il a été conçu en vue d'être universellement applicable, facile à comprendre, facile aussi à actualiser et mis en œuvre uniformément. Il se veut un instrument juridique universel, destiné à être le «quatrième pilier» de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, 73/78 (MARPOL).

La MLC, 2006, regroupe un vaste ensemble de normes globales basées sur celles que contenaient déjà les instruments (conventions et recommandations) relatifs au travail maritime adoptés par l'OIT de 1920 à 1996. Elle regroupe la totalité des instruments existants (normes internationales du travail) relatifs au travail maritime, à l'exception de

⁴ Le texte de cette directive est accessible à l'adresse: www.ilo.org/mlc.

⁵ *Ibid.*

⁶ BIT, 2006: *Manuel de rédaction des instruments de l'OIT*, version en ligne révisée 2011 (Genève). Accessible à l'adresse: www.ilo.org/public/english/bureau/leg/download/man.pdf.

quatre d'entre eux ⁷. Elle les regroupe en une seule et même convention qui offre une nouvelle présentation, avec une certaine réactualisation, le cas échéant, pour tenir compte de l'évolution des situations et de la terminologie. Elle «consolide» et révisé le droit international en vigueur portant sur tous ces domaines. Pourquoi fallait-il une nouvelle convention?

Il arrive souvent que, sur les navires battant le pavillon d'un pays qui n'exerce pas une juridiction effective ni un contrôle effectif sur ceux-ci, comme l'exige le droit international, les gens de mer soient obligés de travailler dans des conditions inacceptables, au détriment de leur bien-être, de leur santé et de leur sécurité et aussi de la sécurité du navire sur lequel ils sont embarqués. Etant donné que la vie professionnelle d'un marin se déroule hors de son pays et que, souvent, son employeur n'est pas basé dans son pays non plus, des normes internationales efficaces sont nécessaires dans ce secteur. Naturellement, il faut aussi que ces normes soient appliquées au niveau national, en particulier par les autorités des pays qui ont un registre maritime et qui autorisent que des navires battent leur pavillon (pays désignés comme «Etats du pavillon»). Il s'agit là d'un principe déjà bien établi en ce qui concerne la sécurité et la sûreté des navires et la protection du milieu marin. Il importe également de comprendre qu'il existe un grand nombre d'Etats du pavillon et d'armateurs qui s'efforcent d'assurer aux gens de mer embarqués à bord de leurs navires des conditions de travail décentes. Ces pays et ces armateurs affrontent une concurrence déloyale de la part des armateurs qui exploitent des navires dans des conditions inférieures aux normes. La décision de l'OIT d'engager le processus d'élaboration de la MLC, 2006, a son origine dans une résolution adoptée conjointement en 2001 par les organisations internationales de gens de mer et d'armateurs, à laquelle se sont ensuite ralliés les gouvernements. Ils ont fait valoir que les transports maritimes étaient «le premier secteur d'activité à avoir acquis une dimension véritablement mondiale», nécessitant à ce titre «une réponse réglementaire internationale appropriée – consistant en normes applicables à l'ensemble du secteur». L'ensemble du secteur appela l'OIT à élaborer, et ce de manière prioritaire, «un instrument susceptible de réunir en un texte consolidé autant de la substance des instruments de l'OIT existants qu'il était possible de le faire, en vue d'améliorer l'adéquation de ces normes au besoin de toutes les parties prenantes». On estimait que le nombre particulièrement élevé de conventions maritimes en vigueur, dont beaucoup sont très détaillées, rendait difficile aux gouvernements de ratifier et mettre en œuvre l'ensemble de ces instruments internationaux. Bon nombre de conventions du travail maritime en vigueur étaient dépassées, ne reflétant plus les conditions actuelles de travail et de vie des gens de mer à bord des navires. Bon nombre avaient aussi recueilli un faible nombre de ratifications. En outre, il était nécessaire de mettre au point un système plus efficace de mise en application et de contrôle, qui contribuerait à l'élimination des navires inférieurs aux normes et pourrait fonctionner en harmonie avec le système adopté au niveau international, sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), pour mettre en application les normes internationales concernant la sécurité et la sûreté des navires et la protection du milieu marin. La MLC, 2006, a été conçue précisément pour répondre à cette ambition. On parviendra à une meilleure protection des gens de mer si ce nouvel instrument est ratifié et mis en œuvre rapidement au niveau national par la grande majorité des Etats Membres de l'OIT actifs dans le secteur maritime.

⁷ Elle ne porte pas révision de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, ni de la convention n° 108 du même objet, 1958, révisée par la précédente, non plus que de la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, ou de la convention (n° 15) sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs), 1921 (devenues obsolètes).

A2. Quels sont les deux objectifs fondamentaux de la MLC, 2006?

Les objectifs fondamentaux de la MLC, 2006, sont:

- d'assurer une protection intégrale des droits des gens de mer dans le monde entier (ce pourquoi la convention est parfois appelée «charte des droits des gens de mer»);
- d'instaurer des règles du jeu égales pour tous, pour les pays et les armateurs résolus à fournir aux gens de mer des conditions de vie et de travail décentes, en protégeant ces pays et ces armateurs de la concurrence déloyale des navires ne satisfaisant pas aux normes.

A3. En quoi la nouvelle convention va-t-elle mieux protéger les gens de mer du monde entier?

En premier lieu, la MLC, 2006, a été conçue pour recueillir un taux de ratifications plus élevé que les conventions antérieures [voir A18. Pourquoi la nouvelle convention a-t-elle des chances d'être presque universellement ratifiée?] en couvrant même les gens de mer travaillant à bord de navires battant le pavillon de pays qui n'ont pas ratifié la convention [voir A4. Qu'entend-on par «clause de traitement non moins favorable»?]. Elle couvrira aussi toutes les personnes qui travaillent en mer (leur nombre étant estimé aujourd'hui à plus de 1,2 million). Jusqu'à présent, on n'avait pas déterminé clairement si toutes ces personnes, notamment celles qui travaillent à bord des navires sans être directement impliquées dans les opérations de navigation ou d'exploitation, comme les nombreux membres du personnel hôtelier travaillant à bord des navires de passagers, étaient assimilées aux gens de mer [voir B1. Qui est protégé par la MLC, 2006?].

La MLC, 2006, a également pour objectif d'instaurer une véritable culture du respect des dispositions à tous les niveaux – national comme international [voir C5. Titre 5. Respect et mise en application des dispositions]. Cela commence avec chaque marin qui, en vertu de la MLC, 2006, doit être convenablement informé à la fois de ses droits et des voies de droit qui lui sont ouvertes en cas d'allégation de non-respect des prescriptions de la convention, et dont le droit de déposer une plainte, que ce soit à bord du navire ou à terre, est reconnu par la convention. Cela continue avec l'armateur. Celui qui est propriétaire d'un navire d'une jauge brute, supérieure ou égale à 500, affecté à une navigation internationale ou entre des ports étrangers est tenu d'élaborer et mettre en œuvre des plans propres à garantir l'application effective de la législation, de la réglementation ou des autres mesures qui ont été adoptées pour assurer l'application de la MLC, 2006. Les capitaines de ces navires ont quant à eux la responsabilité de mettre en œuvre ces plans et de conserver une trace écrite des éléments attestant de l'application des prescriptions de la convention. Au titre de ses nouvelles responsabilités relatives à l'inspection du travail à bord des navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 effectuant des voyages internationaux ou naviguant entre des ports étrangers, l'Etat du pavillon (ou l'organisme reconnu habilité à agir en son nom) passe en revue les plans établis par l'armateur et atteste que ceux-ci ont effectivement été mis en place et sont appliqués. Les navires seront ensuite tenus de garder à bord un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime. L'Etat du pavillon sera également tenu de veiller à ce que la législation nationale assurant la mise en œuvre des normes de la convention soit respectée à bord des navires plus petits qui ne sont pas couverts par le système de certification. L'Etat du pavillon procédera périodiquement à des évaluations qualitatives de l'efficacité du système national de contrôle du respect des prescriptions, et les rapports qu'il adressera au BIT en application de l'article 22 de la

Constitution (voir formulaire de rapport) ⁸ devront fournir des informations sur son système d'inspection et de certification, notamment sur ses méthodes d'évaluation qualitative. Ce système d'inspection de caractère général, qui incombe à l'Etat du pavillon (et dont les fondements se trouvent dans la convention n° 178), est complété par les procédures à suivre par les pays également, voire avant tout des fournisseurs de main-d'œuvre maritime dans le monde [voir C5.3.a. En quoi consistent les responsabilités des fournisseurs de main-d'œuvre?], pays qui devront eux aussi soumettre des rapports au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT. Le système se trouve en outre renforcé par des mesures volontaires d'inspection dans les ports étrangers (contrôle par l'Etat du port).

A4. Qu'entend-on par «clause de traitement non moins favorable»?

L'article V, paragraphe 7, de la MLC, 2006, comporte une disposition désignée couramment par «clause de traitement non moins favorable». Cette clause a pour but de garantir des règles du jeu égales pour les navires battant le pavillon de pays qui ont ratifié la convention afin que ceux-ci ne soient pas en situation concurrentielle désavantageuse par rapport aux navires battant le pavillon de pays qui ne l'ont pas ratifiée. Même si l'on pourrait concevoir que cet article V, paragraphe 7, s'applique à des situations diverses, le fait est que, dans la pratique, il ne se réfère essentiellement qu'au contrôle par l'Etat du port visé à la règle 5.2.1. en ce qui concerne les navires battant pavillon étranger qui font escale dans un port d'un pays ayant ratifié la convention [voir C5.2. Responsabilités de l'Etat du port].

A5. Qu'y a-t-il de nouveau dans la convention du travail maritime de 2006 (MLC, 2006)?

La MLC, 2006, comporte plusieurs caractéristiques nouvelles pour l'OIT. Elle a une structure entièrement différente de celle des conventions traditionnelles de l'OIT. Elle est organisée en trois grandes parties: les articles, qui figurent en premier, énoncent les obligations et les principes généraux. Viennent ensuite les dispositions plus détaillées des règles et du code (en deux parties: A et B). Les règles et les normes (partie A du code) et les principes directeurs (partie B du code) se répartissent en cinq titres, traitant essentiellement des mêmes sujets que les 37 conventions relatives au travail maritime en vigueur à ce jour et les recommandations associées, mais en réactualisant au besoin les dispositions de ces anciens instruments [voir A6. Quels sont les sujets abordés par les titres?]. Quelques sujets nouveaux font leur apparition, notamment en matière de sécurité et de santé au travail, pour répondre aux préoccupations actuelles concernant par exemple les effets du bruit et des vibrations pour les travailleurs et d'autres risques présents sur le lieu de travail, mais, d'une manière générale, la nouvelle convention tend à maintenir à leur niveau actuel les normes établies dans les instruments actuellement en vigueur tout en laissant à chaque pays une plus grande latitude dans la rédaction de la législation nationale instaurant le degré de protection voulu. Les dispositions qui se rapportent à l'inspection par l'Etat du pavillon, notamment au recours à des organismes reconnus, se basent sur la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996. Les possibilités d'inspection dans les ports étrangers (contrôle par l'Etat du port) abordées dans le Titre 5 sont basées sur des conventions maritimes en vigueur, notamment sur la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et sur les conventions adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et les accords régionaux relatifs au contrôle par l'Etat du port. Mais la MLC, 2006, se fondant sur ces instruments, en dérive

⁸ Se reporter à l'adresse: www.ilo.org/mlc.

une approche plus efficace de ces problèmes importants, d'une manière cohérente par rapport aux autres conventions maritimes internationales qui instaurent des normes pour des transports maritimes de qualité dans des domaines tels que la sécurité et la sûreté des navires et la protection du milieu marin. L'un des aspects les plus novateurs de la MLC, 2006, par rapport aux conventions antérieures de l'OIT réside dans la certification des conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires.

A6. Quels sont les sujets abordés par les titres?

Les règles contenues dans la MLC, 2006, ainsi que les normes (partie A) et les principes directeurs (partie B) de son code sont présentés de manière intégrée sous les cinq titres suivants:

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

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. Respect et mise en application des dispositions.

A7. La MLC, 2006, est-elle directement applicable à l'égard des armateurs, des navires et des gens de mer?

La MLC, 2006, est un instrument juridique international et, par conséquent, elle n'est pas directement applicable aux armateurs, aux navires ou aux gens de mer. Comme pour tout autre instrument de droit international, son application requiert de la part des pays une mise en œuvre par le biais de leur législation nationale ou d'autres mesures [voir A8. Quelles mesures un pays doit-il prendre pour garantir que la MLC, 2006, soit appliquée convenablement?]. Cette législation nationale – ou les autres mesures en question – s'appliquera alors aux armateurs, aux gens de mer et aux navires. La MLC, 2006, énonce les normes minimales devant être appliquées par tous les pays qui la ratifient. Ces normes doivent trouver leur expression dans des normes ou prescriptions nationales, et leur application est soumise au contrôle habituel par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations, dans le cadre du système de contrôle de l'OIT (système établi par la Constitution de l'OIT) (système de contrôle de l'OIT)⁹.

A8. Quelles mesures un pays doit-il prendre pour garantir que la MLC, 2006, soit appliquée convenablement?

L'article IV, paragraphe 5, de la MLC, 2006, dispose que le respect des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer établis par la convention peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures, sauf disposition contraire de la convention prévoyant, par exemple, qu'un pays doit adopter une législation pour mettre en œuvre certaines de ses dispositions.

⁹ Pour une information complète sur le système de contrôle de l'OIT, se reporter à la partie intitulée «Fonctionnement» de la section «A propos de l'OIT», à l'adresse: www.ilo.org.

Par conséquent, chaque pays est libre de décider si une disposition particulière de la MLC, 2006, doit faire l'objet d'une loi (comme une loi du parlement ou du congrès), d'un règlement ou d'un autre instrument subsidiaire tel qu'une instruction administrative ou un avis officiel de l'administration maritime. Un pays peut décider – dans les cas où la MLC, 2006, ne requiert pas spécifiquement une législation – que certains aspects seront mieux réglés par d'autres moyens de droit ou par voie de conventions collectives. Ou encore, lorsqu'une disposition de la MLC, 2006, a trait essentiellement aux mesures à prendre par les gouvernements eux-mêmes, cela pourra être réglé par des instructions administratives internes. Dans certains cas, un pays pourra décider qu'aucune mesure officielle supplémentaire n'est nécessaire du fait que, par exemple, tel droit des gens de mer affirmé par la MLC, 2006, trouve déjà son expression adéquate dans la législation générale appliquée par les tribunaux.

A9. Qu'est-ce que le code de la MLC, 2006?

La MLC, 2006, est organisée en trois grandes parties: les articles, qui apparaissent en premier, énoncent les grands principes et les obligations d'ordre général. Les articles sont suivis des règles et du code, qui ont trait aux conditions de travail et de vie des gens de mer couvertes par la convention et sont sujettes à inspection et contrôle. Les règles, rédigées en des termes très généraux, sont complétées par le code, plus détaillé. Le code comprend lui-même deux parties: la partie A, qui renferme les normes, et la partie B, qui renferme les principes directeurs. Les dispositions des règles et des normes (partie A) et celles des principes directeurs (partie B) du code ont été intégrées verticalement dans la convention: en d'autres termes, elles ont été ordonnées et reliées entre elles en fonction du sujet qu'elles traitent: ainsi, chacun des titres [voir A6. Quels sont les sujets abordés par les titres?] se compose de diverses règles couvrant un aspect particulier du sujet considéré, chaque règle étant suivie d'abord des normes de la partie A puis des principes directeurs de la partie B traitant du même sujet.

A10. Quelle différence y a-t-il entre les articles, les règles, les normes et les principes directeurs?

Les pays qui ratifient la MLC, 2006, doivent se conformer à toutes ses dispositions ou, dans le cas des principes directeurs, prendre ceux-ci en considération [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus de la partie B du code?]. La principale différence entre ces diverses dispositions, c'est que les articles énoncent des principes, des obligations et des droits d'ordre général, tandis que les règles et le code énoncent des prescriptions de nature plus détaillée. Les articles comportent en outre des dispositions qui ont trait aux aspects juridiques du fonctionnement et de l'application de la convention, tels que les définitions, les amendements et l'entrée en vigueur, ainsi que la mise en place d'une commission tripartite spéciale (article XIII). La différence entre les règles, d'une part, et les normes et principes directeurs, d'autre part, c'est que les règles sont libellées normalement en des termes très généraux, les dispositions de détail pour la mise en œuvre étant laissées au code (c'est-à-dire aux normes et aux principes directeurs).

A11. Qu'est-ce qu'une disposition «équivalente dans l'ensemble»?

La MLC, 2006, dispose en son article VI, paragraphes 3 et 4, que, dans certaines circonstances, une disposition nationale qui applique les droits et les principes prévus par la convention en suivant une démarche différente de celle prévue dans la partie A du code sera considérée comme «équivalente dans l'ensemble» aux dispositions de cette partie dès lors que le Membre concerné aura vérifié que la disposition législative ou autre mesure en question «favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code» et «donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code». L'obligation du Membre à cet égard consiste principalement à «vérifier», ce qui ne correspond pas à une entière discrétion pour les autorités chargées du contrôle de l'application aux niveaux national et international puisqu'il échoit à celles-ci de déterminer non seulement si la procédure consistant à «vérifier» a bien été accomplie mais, au surplus, si elle l'a été de bonne foi et d'une manière propre à garantir que l'objectif de mise en œuvre des principes et droits établis par les règles se trouve convenablement servi par le moyen autre que celui indiqué dans la partie A du code. C'est dans ce contexte qu'il appartient aux Membres qui ratifient la convention d'évaluer les dispositions de leur législation du point de vue de leur équivalence dans l'ensemble, en ayant à l'esprit l'objectif et le but général de la disposition correspondante de la partie A du code (conformément au paragraphe 4 *a*) de l'article VI) et de déterminer si telle disposition de la législation nationale peut de bonne foi être considérée comme donnant effet à la disposition correspondante de la partie A du code (conformément au paragraphe 4 *b*) de l'article VI). Toute disposition ainsi déclarée «équivalente dans l'ensemble» par le Membre doit être mentionnée dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime devant être présente à bord des navires ayant été certifiés [voir C5.1.k. Selon quel degré de précision faut-il remplir la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM)?].

A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?

Les pays qui ratifient la MLC, 2006, doivent adopter une législation ou prendre d'autres mesures propres à assurer que les principes et les droits énoncés par les règles trouvent leur expression de la manière prescrite par les normes contenues dans la partie A du code (ou d'une manière équivalente dans l'ensemble [voir A11. Qu'est-ce qu'une disposition «équivalente dans l'ensemble»?]. Lorsqu'ils arrêtent les dispositions de détail de leur législation ou des autres mesures de mise en œuvre de la convention [voir A8. Quelles mesures un pays doit-il prendre pour garantir que la MLC, 2006, soit appliquée convenablement?], les Etats qui ratifient cet instrument doivent dûment tenir compte des principes directeurs énoncés dans la partie B du code. Dès lors qu'ils ont dûment pris ces principes directeurs en considération, les Etats peuvent mettre en œuvre les dispositions obligatoires suivant une démarche différente, qui serait plus adaptée aux conditions nationales. En ce cas, il pourra être demandé au gouvernement concerné d'expliquer aux organes de contrôle de l'OIT les raisons de sa décision de ne pas se conformer aux indications de la partie B du code (voir formulaire de rapport)¹⁰. La mise en œuvre de la partie B du code par un pays n'est pas vérifiée par les inspecteurs de l'Etat du port.

¹⁰ Voir note de bas de page 8.

A13. Quelle est la raison à l'origine de la partie B, consacrée aux principes directeurs?

Le statut particulier conféré à la partie B du code [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?] repose sur l'idée d'une fermeté des principes et des droits, combinée à celle d'une flexibilité quant à la manière de les mettre en œuvre. Sans cette particularité novatrice, la MLC, 2006, ne pourrait jamais aspirer à une ratification étendue: bon nombre des dispositions des conventions du travail maritime en vigueur qui ont trait aux moyens d'application des droits fondamentaux des gens de mer (mais pas à la teneur même de ces droits) ont été transférées dans la partie B, contenant les principes directeurs car, si on les avait insérées dans les règles, obligatoires, ou dans la partie A (normes), des obstacles manifestes à la ratification auraient pu en résulter.

A14. Quel est le statut des directives de l'OIT de 2008 concernant les inspections par l'Etat du pavillon et par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port?

Les deux séries de directives adoptées en 2008, les *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*¹¹, et 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*¹², sont des documents sur lesquels on peut s'appuyer puisqu'ils ont été établis par des réunions tripartites d'experts dans le but d'aider les pays à mettre en œuvre le Titre 5 de la MLC, 2006. Cependant, elles n'ont pas d'autorité juridique particulière. On ne doit pas les confondre avec les principes directeurs contenus dans la partie B du code de la MLC, 2006, auxquels les Etats qui ratifient la convention doivent prêter toute l'attention qui est due [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?].

Des directives internationales associées à des systèmes nationaux d'inspection et de certification par l'Etat du pavillon et à des directives nationales s'adressant aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port sont autant d'aspects importants de l'application de la MLC, 2006, et sont essentiels pour assurer une mise en œuvre à la fois étendue et harmonisée de la MLC, 2006.

A15. La MLC, 2006, exige-t-elle que les pays respectent les conventions «fondamentales»?

Le Conseil d'administration du BIT a identifié comme «fondamentales» huit conventions internationales du travail couvrant des aspects considérés comme relevant des principes et des droits fondamentaux au travail: liberté syndicale et reconnaissance effective du droit de négociation collective; élimination de toutes les formes de travail forcé ou obligatoire; abolition effective du travail des enfants; élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession. Ces conventions sont mentionnées dans le préambule de la MLC, 2006. Tout Membre qui ratifie cet instrument est tenu, en vertu de son article III, de vérifier que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la MLC, 2006, l'ensemble de ces droits fondamentaux. Il n'est cependant pas tenu, en vertu de la MLC, 2006, elle-même, d'observer les dispositions des conventions

¹¹ Voir note 4.

¹² Voir note 5.

fondamentales elles-mêmes ni de faire rapport au BIT sur les mesures prises pour leur faire porter effet. Mais tout pays qui a ratifié les conventions fondamentales est naturellement tenu, en toute hypothèse, de faire rapport au BIT sur les mesures qu'il a prises pour faire porter effet aux obligations que ces conventions prévoient dans tous les secteurs d'activité, y compris le secteur maritime.

A16. En quoi la MLC, 2006, rend-elle plus facile sa ratification et la mise en œuvre de ses prescriptions par différents pays?

La Constitution¹³ et nombre de conventions de l'OIT tendent à ce que les conditions nationales soient prises en considération et prévoient une certaine flexibilité dans leur application, dans l'objectif d'une amélioration progressive de la protection des travailleurs, à travers la prise en considération de la situation spécifique de certains secteurs et de la diversité des conditions nationales. La flexibilité repose normalement sur les principes du tripartisme, de la transparence et de la responsabilité. Lorsqu'un gouvernement en fait usage à propos d'une convention, il procède en principe par voie de consultation avec les organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées, et il tient l'OIT informée de toute mesure prise de cette manière. Une telle démarche est perçue comme nécessaire et déterminante pour assurer que tous les pays, quelles que soient leurs conditions du moment, puissent s'engager au regard du droit international et pour que les obligations internationales qu'ils souscrivent soient respectées et mises en œuvre, dans toute la mesure possible, tandis que des efforts sont déployés pour améliorer les conditions. Cela est particulièrement important dans un secteur d'activité à caractère international tel que celui des transports maritimes. La MLC, 2006, suit d'une manière générale cette approche en même temps qu'elle introduit une flexibilité supplémentaire, particulièrement adaptée au secteur, au niveau national. La convention tend à être «ferme sur les droits mais souple sur ce qui touche à leur mise en œuvre». L'un des obstacles majeurs à la ratification des conventions du travail maritime actuellement en vigueur est, pour nombre d'entre elles, leur excès de détails. La MLC, 2006, énonce dans des termes fermes les droits fondamentaux des gens de mer au travail décent mais elle laisse aux Etats qui la ratifient une grande souplesse quant aux modalités propres à mettre en œuvre ces normes dans leur législation nationale.

Les domaines dans lesquels la flexibilité de la MLC, 2006, se manifeste sont les suivants:

- sauf disposition contraire de la convention, la mise en œuvre au niveau national peut s'effectuer par des moyens très divers, qui ne sont pas nécessairement ceux de la législation [voir A8. Quelles mesures un pays doit-il prendre pour garantir que la MLC, 2006, soit appliquée convenablement?];
- nombre de dispositions de détail des conventions en vigueur qui ont suscité des difficultés à certains pays désireux de ratifier la MLC, 2006, ont été placées dans la partie B du code [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?];
- dans certaines circonstances, la mise en œuvre des normes – obligatoires – contenues dans la partie A du code (à l'exception de celles du Titre 5) peut être obtenue par des dispositions «équivalentes dans l'ensemble» [voir A11. Qu'est-ce qu'une disposition «équivalente dans l'ensemble»?];

¹³ Accessible à l'adresse: www.ilo.org/normes «Liens rapides».

-
- dans certaines circonstances, l'application de dispositions de détail contenues dans le code peut être assouplie en ce qui concerne les navires plus petits – d'une jauge brute inférieure à 200 n'effectuant pas des voyages internationaux [voir B7. Un pays qui ratifie la MLC, 2006, peut-il prévoir des dérogations à certaines de ses dispositions?];
 - si tous les navires visés par la convention doivent être inspectés pour contrôler que les prescriptions de cet instrument y sont respectées [voir C5.1.g. Tous les navires doivent-ils être inspectés?], l'administration de l'Etat du pavillon n'est pas tenue de certifier les navires d'une jauge brute inférieure à 500 dès lors que l'armateur concerné n'en fait pas la demande [voir C5.1.j. Tous les navires doivent-ils être certifiés en vertu de la règle 5.1.3?];
 - la MLC, 2006, reconnaît expressément que certains Etats du pavillon peuvent recourir à des organismes agréés, tels que des sociétés de classification, pour accomplir en leur nom certains volets prévus par le système d'inspection et de certification des navires [voir C5.1.b. L'Etat du pavillon peut-il déléguer ses responsabilités?];
 - les dispositions concernant la construction et l'équipement des navires (Titre 3) ne s'appliquent pas aux navires construits avant l'entrée en vigueur de la convention pour le pays concerné [voir C3.1.a. Les prescriptions du Titre 3 relatives au logement sont-elles applicables aux navires existants?]. Les navires de moindre taille (d'une jauge brute inférieure à 200) peuvent être exemptés de certaines prescriptions concernant le logement [voir C3.1.j. Les prescriptions concernant le logement et les loisirs admettent-elles une certaine flexibilité?];
 - le cas des pays qui n'auraient pas d'organisations nationales d'armateurs ou de gens de mer à consulter a été prévu (article VII);
 - en ce qui concerne la couverture de sécurité sociale prévue par la règle 4.5, il est admis que la situation nationale entre en considération, de même que tous arrangements bilatéraux, multilatéraux ou autres [voir C4.5.b. Que prescrit la MLC, 2006, en matière de sécurité sociale?].

A17. La MLC, 2006, est-elle déjà applicable?

La MLC, 2006, n'a pas encore d'effet contraignant en droit international à l'égard des pays qui l'ont ratifiée. En vertu de son article VIII, elle entrera en vigueur le 20 août 2013, soit douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale a été enregistrée. Ce seuil de ratification est nettement plus élevé que celui qui est généralement fixé pour l'entrée en vigueur des conventions de l'OIT, ceci dans le but d'assurer un plus grand impact pratique de la convention. Cela reflète l'idée que le système de respect et de mise en application établi par la convention nécessite, pour être effectif, une coopération internationale particulièrement étendue. Etant donné que bon nombre des obligations exprimées par la convention s'adressent directement aux armateurs et aux Etats du pavillon, il est important que les Membres de l'OIT ayant des intérêts forts dans le secteur maritime ratifient la convention.

Au 1^{er} février 2013, 34 pays, représentant 68,2 pour cent du tonnage brut mondial avaient ratifié la MLC, 2006. Même si la convention n'est pas encore en vigueur, de nombreux acteurs du secteur privé et de nombreux pays ont désormais pris les devants, anticipant sur la situation juridique au niveau international, en commençant à inspecter et, le cas échéant, à certifier des navires.

A18. Pourquoi la nouvelle convention a-t-elle des chances d'être presque universellement ratifiée?

Un certain nombre d'indices permettent de penser qu'une ratification presque universelle sera atteinte: l'un d'eux est le suffrage sans précédent recueilli par la convention lors de son adoption: 314 voix favorables, aucune voix contre (deux pays, totalisant quatre voix, se sont abstenus pour des raisons sans rapport avec la teneur de la convention) au terme d'un examen détaillé de ses dispositions, ayant associé plus de 1 000 participants, venus de 106 pays. Ce degré de soutien pratiquement sans précédent est le fruit de longues consultations tripartites internationales menées de 2001 à 2006 et du soutien sans faille apporté par les gouvernements, les travailleurs et les employeurs qui ont œuvré ensemble depuis 2001 pour élaborer le texte de la convention. Cet instrument a été conçu en vue de recueillir une ratification pratiquement universelle en ce qu'il associe la fermeté sur les droits à la flexibilité quant aux démarches propres à mettre en œuvre les prescriptions les plus techniques et aussi en raison des avantages qu'il conférera aux navires des pays qui l'auront ratifié. Enfin, les navires des pays qui l'auront ratifié et assureront des conditions de travail décente à leurs gens de mer auront un avantage puisqu'ils seront protégés contre la concurrence déloyale de navires ne satisfaisant pas aux normes [voir A4. Qu'entend-on par «clause de traitement non moins favorable»?]. En bénéficiant d'un système de certification, ils éviteront ou réduiront, de ce fait, le risque de retards prolongés entraînés par les inspections dans les ports étrangers.

A19. Qu'advient-il des conventions du travail maritime adoptées avant 2006?

Les conventions de travail maritime adoptées jusque-là par l'OIT seront progressivement retirées, au fur et à mesure que les pays les ayant ratifiées ratifieront la MLC, 2006, mais il y aura naturellement une période de transition au cours de laquelle certaines de ces conventions seront toujours en vigueur, parallèlement à la MLC, 2006. Les pays qui auront ratifié la MLC, 2006, ne seront plus liés par les conventions antérieures lorsque la MLC, 2006, entrera en vigueur à leur égard. Les pays qui n'auront pas ratifié la MLC, 2006, resteront liés par les conventions antérieures en vigueur qu'ils ont ratifiées, mais ces conventions seront fermées à toute nouvelle ratification. L'entrée en vigueur de la MLC, 2006, n'affectera pas les quatre conventions du travail maritime qui n'ont pas été intégrées dans celle-ci [voir A20. Quelles conventions de l'OIT ont été consolidées dans la MLC, 2006?]. Ces quatre conventions resteront contraignantes à l'égard des Etats qui les ont ratifiées, sans considération de la MLC, 2006. De même, les conventions maritimes de l'OIT qui ont trait à la pêche et aux travailleurs des ports ne sont pas affectées elles non plus par la MLC, 2006.

A20. Quelles conventions de l'OIT ont été consolidées dans la MLC, 2006?

Les 36 conventions et le protocole qui ont été consolidés dans la MLC, 2006, sont énumérés à l'article X de cet instrument. Il s'agit de toutes les conventions du travail maritime antérieures adoptées depuis 1920, à l'exception de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, et de la convention n° 108 du même objet, 1958, révisée par la précédente, de la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, et de la convention (n° 15) sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs) (mise à l'écart), 1921.

A21. Comment la MLC, 2006, pourra-t-elle être réactualisée?

Deux types de procédures d'amendement ont été prévues pour la MLC, 2006. Une procédure (prévue à l'article XIV) en ce qui concerne l'ensemble de la convention, et une autre (prévue à l'article XV) en ce qui concerne le code seulement. La première, qui s'accompagne d'un processus de ratification rapide, est proche de la procédure actuelle de révision des conventions de l'OIT. La partie de la convention qui est susceptible de nécessiter une réactualisation périodique, à savoir le code [voir A9. Qu'est-ce que le code de la MLC, 2006?], qui a trait à la mise en œuvre détaillée au niveau technique des obligations fondamentales de la convention, peut être amendée suivant une procédure accélérée («acceptation tacite») prévue à l'article XV. Cette procédure, qui repose dans une certaine mesure sur une procédure déjà bien établie d'une autre institution des Nations Unies – l'Organisation maritime internationale –, permettra que des modifications du code entrent en vigueur à l'égard de tous les pays ayant ratifié la convention ou presque dans un délai de trois à quatre ans à compter de la date à laquelle elles auront été proposées. Grâce à cela, la convention pourra être maintenue d'actualité beaucoup mieux que les conventions existantes. Un Membre qui ratifie la MLC, 2006, ne sera pas lié par un amendement au code entrant en vigueur suivant la procédure prévue à l'article XV de la convention s'il exprime formellement son désaccord pour cela dans un délai qui sera normalement de deux ans.

A22. Qu'est-ce que la commission tripartite spéciale?

L'article XIII de la MLC, 2006, prévoit la mise en place d'une commission tripartite spéciale par le Conseil d'administration du BIT. Le mandat de cette commission sera de «suivre en permanence l'application de la convention». Elle sera constituée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime¹⁴. La commission a un rôle important en ce qui concerne les amendements au code [voir A9. Qu'est-ce que le code de la MLC, 2006?]. Si un problème dans le fonctionnement de la convention se fait jour, ou s'il apparaît que la convention a besoin d'être réactualisée, la commission tripartite spéciale, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article XV de la convention, adoptera les amendements [voir A21. Comment la MLC, 2006, pourra-t-elle être réactualisée?]. Elle jouera également un rôle consultatif important, en vertu de l'article VII, à l'égard des pays dans lesquels il n'y a pas d'organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à consulter à propos de la mise en œuvre de la MLC, 2006.

A23. Quel est le statut du préambule et celui de la note explicative de la MLC, 2006?

Le préambule de la MLC, 2006, comme celui des autres instruments internationaux, apporte des informations sur les aspirations et les intentions des auteurs de la convention mais il n'établit pas d'obligations juridiquement contraignantes. Quant à la *Note explicative sur les règles et le code de la convention du travail maritime*, qui apparaît à la suite des articles, elle n'a pas elle non plus de caractère contraignant mais, comme son titre le suggère, son but est de fournir des explications destinées à aider les pays à mieux comprendre les rapports entre les différentes parties constitutives de la convention ainsi que la nature des obligations découlant de chacune d'entre elles.

¹⁴ Voir: www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways.

A24. Qu'entend-on par «Membre»?

La convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), comme tout autre instrument juridique de l'OIT, utilise le terme «Membre» tout au long de son texte. Ce terme est utilisé par l'Organisation internationale du Travail (OIT) pour désigner les pays qui sont Membres de l'OIT. Dans le contexte de la présente convention, la mention de «Membre» ou les termes «tout Membre» s'entendent comme désignant un pays qui a ratifié la convention, sauf lorsque le texte de la convention se réfère expressément à «un Membre de l'Organisation» (comme c'est le cas au paragraphe 2 de l'article XV, par exemple).

A25. Qui est l'autorité compétente?

Selon l'article II, paragraphe 1 *a*), de la MLC, 2006, l'«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». Ce terme désigne l'organe gouvernemental investi de la responsabilité de la mise en œuvre de la MLC, 2006. La pratique peut varier d'un pays à l'autre et, souvent, il n'y a pas qu'une seule institution ou un seul organe (par exemple, le ministère du Travail, le ministère chargé des questions maritimes, ou encore le ministère chargé de la sécurité sociale) qui est compétent pour la mise en œuvre d'un aspect donné de la MLC, 2006, et qui peut donc être considéré comme l'«autorité compétente» pour la question considérée.

B. Questions concernant les travailleurs et les navires couverts par la MLC, 2006

B1. Qui est protégé par la MLC, 2006?

La MLC, 2006, s'applique à l'égard de tous les «gens de mer» tels que définis à l'article II, paragraphe 1 *f*), du texte de cet instrument, c'est-à-dire les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la convention s'applique [voir B4. Quels sont les navires à l'égard desquels la MLC, 2006, s'applique?]. Cette définition recouvre ainsi non seulement l'équipage s'occupant de la navigation ou de l'exploitation du navire mais aussi, par exemple, le personnel hôtelier travaillant à bord du navire. Dans certains cas, il peut être difficile de déterminer si une catégorie de travailleurs doit être considérée comme appartenant à celle des «gens de mer» couverts par la convention. Une telle situation est envisagée à l'article II, paragraphe 3, qui prévoit que, en cas de doute, la question est tranchée par l'autorité compétente [voir A25. Qui est l'autorité compétente?] après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Lors de l'adoption de la MLC, en 2006, la Conférence internationale du Travail a également adopté une *Résolution concernant l'information sur les groupes professionnels* (résolution VII adoptée par la CIT à sa 94^e session)¹⁵, texte international de caractère tripartite donnant des indications sur les éléments à prendre en considération pour les décisions de cet ordre.

¹⁵ Accessible à l'adresse: www.ilo.org/ilc, à la rubrique «Sessions de la CIT».

B2. La MLC, 2006, s'applique-t-elle au personnel hôtelier et au personnel chargé des divertissements?

Etant donné que la MLC, 2006, s'applique à «toutes les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire» [voir B1. Qui est protégé par la MLC, 2006?], cet instrument couvre tous les travailleurs ainsi désignés, ce qui inclut le personnel de cabine et de nettoyage, le personnel s'occupant des bars, les serveurs, le personnel chargé des divertissements (y compris les chanteurs et le personnel des casinos), le personnel des salons d'esthétique et le personnel de cuisine. Ce principe s'applique sans considération de ce que les gens de mer ainsi concernés ont été recrutés directement par un armateur ou ont été engagés dans le cadre d'un arrangement de sous-traitance. Cependant, il existe certaines catégories de travailleurs qui ne montent à bord du navire que brièvement et qui, normalement, travaillent à terre, comme c'est le cas, par exemple, des inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du pavillon ou par l'Etat du port, lesquels ne peuvent clairement pas être considérés comme travaillant à bord du navire concerné. Dans d'autres circonstances, la situation peut ne pas être claire, par exemple dans le cas d'un prestataire de services engagé à bord d'un navire pour la durée d'une croisière ou pour accomplir à bord des opérations de maintenance ou de réparation ou d'autres tâches au cours du voyage. Dans de tels cas, la question devra être tranchée conformément à l'article II, paragraphe 3, de la convention [voir B1. Qui est protégé par la MLC, 2006?].

B3. La MLC, 2006, s'applique-t-elle aux apprentis ou élèves des métiers et professions maritimes?

Dès lors que les apprentis ou élèves des métiers et professions maritimes effectuent des tâches à bord d'un navire, même s'ils sont en formation, ils sont considérés comme «gens de mer» au sens des dispositions et conformément aux principes évoqués dans la réponse à la question [voir B1. Qui est protégé par la MLC, 2006?].

B4. Quels sont les navires à l'égard desquels la MLC, 2006, s'applique?

Aux termes de l'article II, paragraphe 1 *i*), de la MLC, 2006, le mot 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». [Voir B6. Qu'entend-on par «eaux abritées», etc.?] La MLC, 2006, s'applique à tous les navires ainsi définis, appartenant à des entités publiques ou privées, normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception (article II, paragraphe 4):

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

La MLC, 2006, reconnaît (article II, paragraphe 5) qu'il peut se présenter des situations soulevant un doute quant à son applicabilité à un navire ou à une catégorie de navires. Dans un tel cas, la question est tranchée par l'autorité nationale compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées [voir A25. Qui est l'autorité compétente?].

B5. Quand un navire est-il considéré comme étant «normalement affecté à des activités commerciales» ?

La MLC, 2006, ne donne pas de définition des termes «normalement affecté à des activités commerciales» qui figurent à l'article II, paragraphe 4 [voir B4. Quels sont les navires à l'égard desquels la MLC, 2006, s'applique?]. Cette détermination relève de la compétence du pays concerné qui doit l'exercer de bonne foi, sous réserve du droit de regard habituel de la commission d'experts dans le cadre du système de contrôle de l'OIT (système de contrôle de l'OIT)¹⁶.

B6. Qu'entend-on par «eaux abritées», etc. ?

La MLC, 2006, ne définit pas expressément les expressions «au proche voisinage» et «eaux abritées» employées à l'article II, paragraphe 1 i) [voir B4. Quels sont les navires à l'égard desquels la MLC, 2006, s'applique?]. Il serait impossible de trancher cette question à un niveau international à l'égard de tous les Etats Membres, étant donné que la réponse dépend dans une certaine mesure de paramètres géographiques ou géologiques spécifiques. En principe, ce serait à l'autorité compétente du Membre ayant ratifié la MLC, 2006, de déterminer de bonne foi et sur une base tripartite, compte dûment tenu, d'une part, des objectifs de la convention et, d'autre part, des caractéristiques physiques du pays, quelles zones peuvent être considérées comme des «eaux abritées» et à quelle distance de celles-ci l'on doit considérer que l'on en est «au proche voisinage». En cas de doute, la question devrait être tranchée après consultation des partenaires sociaux nationaux, conformément au paragraphe 5 de l'article II.

B7. Un pays qui ratifie la MLC, 2006, peut-il prévoir des dérogations à certaines de ses dispositions ?

Des dérogations sont possibles, dans une mesure limitée et seulement dans les cas expressément autorisés par la convention elle-même (la plupart des dérogations autorisées se trouvent dans le Titre 3, relatif au logement). En outre, en ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas des voyages internationaux, un pays peut (en vertu de l'article II, paragraphe 6) décider qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment considéré d'appliquer certaines dispositions du code [voir A9. Qu'est-ce que le code de la MLC, 2006?] dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures, mais il ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés.

B8. Existe-t-il une limite générale de tonnage pour l'application de la MLC, 2006 ?

Il n'y a pas de limite générale de tonnage pour l'application de la MLC, 2006. Cependant, une certaine flexibilité est offerte à un Etat du pavillon quant à l'application de certaines prescriptions, en fonction de la jauge brute des navires. Par exemple, la prescription de la certification (en plus de l'inspection) des conditions de travail et de vie à bord des navires n'est pas obligatoire à l'égard des navires d'une jauge brute inférieure à 500 qui n'effectuent pas des voyages internationaux ou entre deux ports d'un autre pays. Les prescriptions relatives au logement à bord admettent une certaine flexibilité, en

¹⁶ Voir note 9.

fonction du tonnage brut du navire. En outre, l'article II, paragraphe 6, confère à l'autorité compétente un certain pouvoir de décision dans ce domaine [voir B7. Un pays qui ratifie la MLC, 2006, peut-il prévoir des dérogations à certaines de ses dispositions?].

B9. La MLC, 2006, s'applique-t-elle à l'égard des navires n'effectuant pas de voyages internationaux?

La MLC, 2006, s'applique à l'égard de tous les navires, quel que soit leur tonnage ou le type de voyages qu'ils effectuent, à l'exception de ceux qui naviguent 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. Cependant, l'Etat du pavillon peut appliquer une certaine flexibilité en ce qui concerne l'application de prescriptions particulières en fonction du tonnage brut des navires et des types de voyages qu'ils effectuent. Par exemple, la certification (en plus de l'inspection) des conditions de travail et de vie à bord n'est pas obligatoire pour les navires d'une jauge brute inférieure à 500 qui n'effectuent pas des voyages internationaux ou ne naviguent pas entre deux ports d'un autre pays. En outre, l'article II, paragraphe 6, confère à l'autorité compétente un certain pouvoir de décision dans ce domaine [voir B7. Un pays qui ratifie la MLC, 2006, peut-il prévoir des dérogations à certaines de ses dispositions?]. Pour les navires ou les gens de mer qui n'effectuent pas des voyages internationaux, il n'est pas obligatoire de respecter des prescriptions relatives à l'établissement en langue anglaise de certains documents tels que les certificats médicaux.

B10. Les navires déjà construits au moment où un pays ratifie la MLC, 2006, sont-ils exclus?

La MLC, 2006, s'applique à l'égard de tous les navires couverts par cet instrument [voir B4. Quels sont les navires à l'égard desquels la MLC, 2006, s'applique?]. Cependant, les prescriptions techniques de nature structurelle du Titre 3 concernant le logement ne peuvent pas s'appliquer aux navires construits avant l'entrée en vigueur de la convention à l'égard du pays concerné [voir C3.1.a. Les prescriptions du Titre 3 relatives au logement des équipages sont-elles applicables aux navires existants?].

B11. La MLC, 2006, s'applique-t-elle à l'égard des navires d'une jauge brute inférieure à 200?

[Voir B8. Existe-t-il une limite générale de tonnage pour l'application de la MLC, 2006?]

B12. La MLC, 2006, s'applique-t-elle à l'égard des plates-formes d'extraction des ressources en haute mer ou des structures analogues?

L'applicabilité de la MLC, 2006, à des plates-formes d'extraction des ressources en haute mer, des structures analogues (telles que les engins de dragage des fonds) ou des structures qui ne sont pas dotées d'un moyen de propulsion propre dépend de deux facteurs: le bâtiment flottant en question est-il considéré comme «navire» au regard de la législation nationale pertinente? Et quel est le lieu de son activité? La convention prévoit que la question plus générale de savoir si, ou dans quelles circonstances, un bâtiment flottant peut être assimilé à un navire peut être tranchée par la législation ou la pratique nationales ou par des décisions judiciaires. Si le bâtiment flottant en question est considéré comme navire, il est alors nécessaire de déterminer s'il s'agit d'un navire couvert par la

MLC, 2006. Cela dépendra du fait qu'il navigue ou non 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 [voir B4. Quels sont les navires à l'égard desquels la MLC, 2006, s'applique?].

B13. La MLC, 2006, s'applique-t-elle à l'égard des yachts?

Sauf dans le cas d'un yacht de construction traditionnelle, ou exclu à un autre titre de la MLC, 2006 [voir B4. Quels sont les navires à l'égard desquels la MLC, 2006, s'applique?] ou encore qui n'est pas normalement affecté à des activités commerciales [voir B5. Quand un navire est-il considéré comme étant «normalement affecté à des activités commerciales»?], en principe, dès lors que son mode d'exploitation le fait entrer dans la définition du «navire» prévue à l'article II, paragraphe 1 *i*), de la convention, un yacht entre dans le champ d'application de la MLC, 2006.

B14. Qui est l'armateur au regard de la MLC, 2006?

Aux termes de la MLC, 2006, l'expression «armateur» désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ses tâches ou responsabilités. Cette définition large a pour but d'exprimer l'idée que, indépendamment des arrangements commerciaux ou autres particuliers qui peuvent avoir été décidés pour l'exploitation du navire, il ne doit y avoir qu'une seule entité responsable des conditions de travail et de vie des gens de mer: l'«armateur». Cette idée est également reflétée par la prescription voulant que tous les contrats d'engagement maritime soient signés par l'armateur ou un représentant de celui-ci [voir C2.1. Contrats d'engagement maritime].

C. Questions ayant trait aux différents titres de la MLC, 2006

C1. Titre 1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire

C1.1. Age minimum

- C1.1.a. Si l'âge minimum d'admission au travail ou à l'emploi dans un pays est supérieur à 16 ans, cet âge doit-il être abaissé?

La règle 1.1, paragraphe 2, de la MLC, 2006, fixe à 16 ans l'âge minimum d'admission au travail ou à l'emploi à bord d'un navire. Si un pays a adopté à ce titre un âge plus élevé, il satisfait déjà à la prescription concernant l'âge minimum (et la dépasse même) et n'a pas à ajuster son âge minimum. Le travail de nuit est interdit pour un marin de moins de 18 ans (sous réserve de certaines dérogations possibles). Il convient de noter que la MLC, 2006, exige que les gens de mer aient au moins 18 ans pour pouvoir exercer certaines activités ou occuper certains postes (par exemple pour des travaux dangereux ou pour travailler comme cuisinier de navire).

-
- C1.1.b. Qui détermine qu'un travail est susceptible de compromettre la sécurité ou la santé d'un marin de moins de 18 ans?

Conformément à la norme A1.1, paragraphe 4, c'est à l'autorité compétente qu'il appartient de déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables, les types de travail susceptibles de porter atteinte à la santé ou à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans. Le principe directeur B4.3.10 de la MLC, 2006, peut fournir des indications utiles à cet égard.

- C1.1.c. Existe-t-il une norme internationale déterminant ce qui relève du travail de nuit ou bien est-ce à chaque pays de trancher cette question?

La détermination des heures qui font partie de la nuit peut varier d'un pays à l'autre. Cependant, la norme A1.1, paragraphe 2, de la MLC, 2006, fournit quelques paramètres en la matière.

C1.2. Certificat médical

- C1.2.a. L'examen médical prévu par la convention STCW de l'OMI satisfait-il aux exigences de la MLC, 2006?

La norme A1.2 s'applique, aux termes de son paragraphe 3, sans préjudice de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Cette même norme prévoit en outre qu'un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est accepté par l'autorité compétente aux fins de la règle 1.2 et qu'un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

- C1.2.b. Quelle est la durée de validité d'un certificat médical?

La norme A1.2 prévoit, en son paragraphe 7, à moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW, une durée maximale de validité de deux ans, à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an. Quant au certificat se rapportant à la perception des couleurs, il reste valide pendant six ans au maximum.

Il s'agit là de durées maximales, et tout pays est libre de fixer des durées de validité plus courtes.

- C1.2.c. Un marin peut-il travailler sans certificat médical?

La MLC, 2006, établit (sous la norme A1.2, paragraphe 8) une procédure selon laquelle, dans les cas d'urgence, un marin en possession d'un certificat médical dont la durée de validité est échue peut être autorisé à travailler pendant une période limitée.

- C1.2.d. Qu'advient-il lorsque la durée de validité du certificat médical expire pendant un voyage?

Aux termes du paragraphe 9 de la norme A1.2, 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.

C1.2.e. Qui peut délivrer un certificat médical aux gens de mer?

Aux termes du paragraphe 4 de la norme A1.2, le certificat médical est délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne reconnue par l'autorité compétente comme étant qualifiée pour délivrer de tels certificats [voir A25. Qui est l'autorité compétente?]. Les médecins doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical. C'est à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon qu'il appartient de déterminer qui est un praticien qualifié à cette fin. L'usage peut varier d'un pays à l'autre mais, dans la plupart des cas, l'autorité compétente établira une liste incluant les médecins d'autres pays qu'elle reconnaît comme étant dûment qualifiés pour délivrer un certificat médical aux gens de mer travaillant à bord des navires battant le pavillon de son pays.

C1.2.f. Le médecin du bord peut-il délivrer un certificat médical?

C'est à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon qu'il appartient de décider si le médecin du bord peut délivrer un certificat médical aux gens de mer travaillant sur le navire [voir A25. Qui est l'autorité compétente?] en ayant à l'esprit que, conformément au paragraphe 4 de la norme A1.2, le médecin dûment qualifié doit disposer d'une entière indépendance professionnelle dans l'exercice de son jugement professionnel [voir C1.2.e. Qui peut délivrer un certificat médical aux gens de mer?]. On peut présumer que cette condition n'est pas satisfaite dans le cas où le médecin du bord est salarié par l'armateur.

C1.2.g. Un certificat médical délivré dans le pays d'origine du marin est-il valable pour travailler à bord d'un navire battant le pavillon d'un autre pays?

Conformément à la MLC, 2006, un certificat médical est valable dès lors qu'il a été délivré par un médecin dûment qualifié. Cependant, il appartient à l'Etat du pavillon de décider si le signataire du certificat médical est effectivement dûment qualifié. Certains Etats du pavillon reconnaîtront des certificats médicaux délivrés à l'étranger, d'autres exigeront un certificat délivré par un praticien reconnu par eux.

C1.2.h. Existe-t-il un formulaire standard pour le certificat médical délivré en application de la MLC, 2006?

La MLC, 2006, n'impose pas de formulaire standard ou modèle de certificat médical. Elle indique néanmoins, au paragraphe 6 de la norme A1.2, ce que doit attester le médecin dûment qualifié.

Le paragraphe 10 de la norme A1.2 dispose également que les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.

D'autres indications sont fournies dans les *Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer OIT/OMS* [voir C1.2.i. Existe-t-il des directives internationales en ce qui concerne les examens médicaux?].

C1.2.i. Existe-t-il des directives internationales en ce qui concerne les examens médicaux?

Selon le principe directeur B1.2 de la MLC, 2006, toutes les personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité devraient suivre les *Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux*

périodiques des gens de mer OIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale ou l'Organisation mondiale de la santé.

Les directives OIT/OMS ont été révisées et s'intitulent désormais *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer*¹⁷.

C1.3. Formation et qualifications

- C1.3.a. Le système de certificats prévu par la convention STCW répond-il aux prescriptions de la MLC, 2006, en matière de formation?

Aux termes du paragraphe 3 de la règle 1.3 de la MLC, 2006, les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions de la MLC, 2006.

- C1.3.b. Cette exigence de formation s'applique-t-elle aux gens de mer qui ne sont pas couverts par la convention STCW?

Aux termes du paragraphe 2 de la règle 1.3 de la MLC, 2006, les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. Cette exigence concerne tous les gens de mer, sans considération de leurs fonctions à bord du navire. La question des autres formations ou qualifications des gens de mer qui n'entrent pas dans le champ des prescriptions de la convention STCW sera réglée conformément aux prescriptions nationales pertinentes s'appliquant au travail que le marin doit effectuer à bord. Par exemple, une personne engagée comme infirmier ou médecin à bord d'un navire devra justifier des qualifications exigées au niveau national pour ce type d'emploi. Toutefois, l'autorité compétente d'un Membre ne sera pas responsable de la formation ou de l'évaluation des compétences de cette personne dans ce poste, sa responsabilité se bornera à prescrire à l'armateur de veiller à ce que ce personnel satisfait aux normes nationales pertinentes. Cette idée est contenue dans le paragraphe 1 de la règle 1.3. S'agissant du personnel de restauration, y compris des cuisiniers de navire, la MLC, 2006, fixe sous la règle 3.2 et les normes et principes directeurs correspondants certaines prescriptions relatives à la formation.

- C1.3.c. Les pays restent-ils liés par la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946?

Conformément à la règle 1.3, paragraphe 4, de la MLC, 2006, les obligations découlant de la convention n° 74 de l'OIT sont remplacées par «toutes dispositions à caractère contraignant portant sur [cette] question [qui] ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale». Des dispositions de cette nature ont été adoptées dans le cadre des «amendements de Manille» de 2010 à la convention STCW. Les pays qui ont ratifié la convention n° 74 et qui, par la suite, ratifient la MLC, 2006, seront liés, lorsque cette dernière entrera en vigueur, par les dispositions pertinentes de la convention STCW et non plus par celles de la convention n° 74.

¹⁷ BIT. 2011. *Rapport soumis aux fins de discussion à la Réunion conjointe OIT/OMI sur les examens médicaux d'aptitude des gens de mer et les pharmacies de bord* (26-30 sept. 2011) (Genève, BIT). Accessible à l'adresse: www.ilo.org/sector.

C1.3.d. Pourquoi n'y a-t-il pas dans le code de dispositions qui correspondent à cette règle?

En 2004, la Conférence technique maritime préparatoire (PTMC) a décidé que cette règle ne serait pas suivie d'une indication, selon laquelle ses dispositions pourraient donner lieu à des normes ou à des principes directeurs. Cette décision répondait à une communication de l'OMI exprimant la volonté de cette organisation d'assumer la responsabilité – si l'OIT la lui transférait – des prescriptions concernant la formation et les certificats de capacité de matelot qualifié. La PTMC a approuvé un tel transfert tout en exprimant l'avis qu'il était nécessaire d'inclure dans la MLC, 2006, des dispositions de caractère général relatives à la formation, à la fois eu égard au caractère exhaustif de cet instrument et pour justifier la fermeture à toute nouvelle ratification de la convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936, et celle de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, mentionnées l'une et l'autre à l'article X, et aussi de manière à garantir que tout personnel n'entrant pas dans le champ d'application de la convention STCW justifie néanmoins d'une formation ou de qualifications à un autre titre [voir C1.3.b. Cette exigence de formation s'applique-t-elle aux gens de mer qui ne sont pas couverts par la convention STCW?]. Il convient de noter que le transfert à l'OMI de la responsabilité en matière de formation et de certificats de capacité pour les gens de mer n'inclut pas la formation des cuisiniers de navire, question qui reste du ressort de l'OIT et qui est abordée au Titre 3 de la convention.

C1.4. Recrutement et placement

C1.4.a. Des services de recrutement et de placement des gens de mer doivent-ils être mis en place?

La MLC, 2006, ne prescrit pas de mettre en place des services – publics ou privés – de recrutement et de placement des gens de mer. Cependant, conformément à l'article V, paragraphe 5, à la règle 1.4, paragraphe 2, et à la règle 5.3, paragraphe 1, si des services de cette nature sont établis dans un pays, ils doivent être réglementés conformément aux prescriptions de la MLC, 2006.

C1.4.b. Qu'est-ce qu'un service de recrutement et de placement des gens de mer?

L'article II, paragraphe 1 *h*), de la MLC, 2006, définit un service de recrutement et de placement des gens de mer comme «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». Conformément au paragraphe 2 de la norme A1.4, les prescriptions de la convention ayant trait aux services de recrutement et de placement des gens de mer s'appliquent lorsque l'objet principal de ces services est le recrutement et le placement des gens de mer ou lorsque ces services recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer. En cas de doute sur la question de savoir si la convention s'applique à un service privé de recrutement et de placement donné, la question doit être tranchée par l'autorité compétente de chaque Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

C1.4.c. Le service de recrutement utilisé par un armateur est-il considéré comme un service privé de recrutement et de placement?

Si des gens de mer sont recrutés directement par l'armateur d'un navire battant le pavillon d'un pays qui a ratifié la MLC, 2006, de prime abord, une telle situation ne rentre pas dans le cadre de la règle 1.4 des dispositions correspondantes du code.

C1.4.d. A qui les obligations découlant de la règle 1.4 incombent-elles?

La plupart des obligations découlant de la règle 1.4 incombent au pays dans lequel sont établis les services de recrutement et de placement des gens de mer. Toutefois, certaines obligations ayant trait à l'utilisation des services de recrutement et de placement des gens de mer incombent également à l'Etat du pavillon (et à l'armateur), notamment lorsqu'un armateur recourt à de tels services basés dans un pays qui n'a pas ratifié la MLC, 2006. Il s'agit là de l'un des aspects qui entrent dans le champ de la certification pour les navires soumis à cette prescription [voir C5.1.j. Tous les navires doivent-ils être certifiés en vertu de la règle 5.1.3?].

C1.4.e. Quelles sont les responsabilités de l'armateur au regard de la règle 1.4?

La MLC, 2006, ne prescrit pas aux armateurs d'utiliser des services de recrutement et de placement des gens de mer, et ils peuvent recruter directement des gens de mer pour travailler à bord de leurs navires. Toutefois, lorsque les armateurs recourent à un service privé de recrutement et de placement des gens de mer, ils doivent s'assurer que ce service est agréé, certifié ou réglementé conformément aux prescriptions de la règle 1.4. Cette responsabilité, dont le respect est soumis à inspection et à certification, revêt une importance particulière dans le cas où le service de recrutement ou de placement considéré est basé dans un pays qui n'a pas ratifié la MLC, 2006 [voir C1.4.f. Qu'advient-il si des gens de mer sont recrutés à partir d'un pays qui n'a pas ratifié la MLC, 2006?]. On trouvera des indications utiles à ce sujet au chapitre 3, consacré à la règle 1.4, des *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*¹⁸.

C1.4.f. Qu'advient-il si des gens de mer sont recrutés à partir d'un pays qui n'a pas ratifié la MLC, 2006?

En vertu de la règle 1.4, paragraphe 3, et de la norme A1.4, paragraphe 9, de la MLC, 2006, les armateurs qui recourent à des services de recrutement et de placement des gens de mer basés dans des pays ou territoires dans lesquels la convention ne s'applique pas doivent s'assurer, dans la mesure du possible, que ses services respectent les prescriptions de la norme A1.4.

On trouvera des indications utiles à ce sujet au chapitre 3, consacré à la règle 1.4, des *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*¹⁹.

C1.4.g. Les services de recrutement et de placement peuvent-ils mettre des frais à la charge des gens de mer?

En vertu de la norme A1.4, paragraphe 5, de la MLC, 2006, aucuns honoraires ou autres frais ne peuvent être mis, directement ou indirectement, en tout ou en partie, à la charge des gens de mer pour leur recrutement, leur placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnel de voyage similaire, sauf le coût des visas, qui doit être à la charge de l'armateur.

¹⁸ Voir note 4.

¹⁹ *Ibid.*

C1.4.h. Qui doit supporter le coût des documents individuels de voyage dont les gens de mer ont besoin pour embarquer?

Compte tenu des dispositions de la norme A1.4, paragraphe 5, de la MLC, 2006, concernant les honoraires et autres frais liés au recrutement et au placement [voir C1.4.g. Les services de recrutement et de placement peuvent-ils mettre des frais à la charge des gens de mer?], en l'absence de toute disposition à cet effet dans l'accord d'engagement maritime ou dans la convention collective applicable, on attendrait que le marin supporte lui-même le coût de son passeport ou autre document de voyage similaire et que l'armateur supporte le coût de tout visa qui serait nécessaire. Les conventions n^{os} 108 et 185 concernant les pièces d'identité des marins (dont la matière n'a pas été intégrée dans la MLC, 2006) [voir A20. Quelles conventions de l'OIT ont été consolidées dans la MLC, 2006?] ne contiennent pas de disposition prescrivant à l'armateur de prendre à sa charge le coût des pièces d'identité des marins (PIM).

C1.4.i. Quel système d'indemnisation des gens de mer par les pertes pécuniaires subies est imposé aux services privés de recrutement et de placement?

Conformément à la norme A1.4, paragraphe 5, de la MLC, 2006, un Membre doit réglementer tout service privé de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire, l'une des obligations du Membre à cet égard étant de veiller (norme A1.4, paragraphe 5 c) vi)) à ce que tout service de cette nature mette en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur, en vertu du contrat d'engagement maritime, n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

L'obligation du Membre sur ce plan n'est pas d'instaurer un tel système de protection mais de réglementer ces services à travers le système qu'il adopte (en application de la norme A1.4, paragraphe 2) par voie de législation ou d'autres mesures. La MLC, 2006, ne précise pas la forme que doit revêtir ce système, si ce n'est qu'elle prescrit une assurance ou une mesure équivalente. Il peut être utile d'examiner le système à la lumière des nombreuses dispositions de la MLC, 2006 – règle 2.5 (rapatriement), règle 4.2 (responsabilité de l'armateur en cas de maladie, etc.) et règle 2.6 (nauffrage ou perte du navire) –, qui prescrivent aux armateurs de souscrire une assurance ou de prévoir d'autres garanties financières contre les risques de pertes pécuniaires. La notion de «pertes pécuniaires» n'est pas définie, et la convention n'en précise pas la portée, elle couvre les pertes financières subies par les gens de mer.

C2. Titre 2. Conditions d'emploi

C2.1. Contrats d'engagement maritime

C2.1.a. Qu'est-ce que le contrat d'engagement maritime?

L'article II, paragraphe 1 g), de la MLC, 2006, définit le contrat d'engagement maritime comme renvoyant à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage. Il s'agit là d'une définition inclusive, qui accommode la diversité des systèmes juridiques et des pratiques. Le contrat d'engagement maritime englobe à la fois le contrat de travail et le contrat d'engagement du marin; mais il peut exister d'autres formes, selon ce que prescrit la législation ou la pratique nationale. La règle 2.1, paragraphe 1, se borne à décrire le contrat d'engagement maritime comme «un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire» et dans lequel les conditions d'emploi «doivent être conformes aux normes énoncées dans le code». Dans la mesure où la législation et la pratique nationales le

permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant (par référence) les conventions collectives applicables, conformément à la norme A2.1, paragraphe 2. Cela veut dire que, en dehors des indications spécifiques telles que le nom du marin, etc., le contrat d'engagement maritime peut être constitué en tout ou en partie par une convention collective. Toutefois, indépendamment de la forme exacte que revêt le contrat d'engagement maritime, tout Membre est tenu d'adopter une législation nationale précisant les mentions qui doivent y être incluses. La liste de ces éléments figure au paragraphe 4 *a)* à *j)* de la norme A2.1. Le marin, même dans le cas où il travaille pour le compte d'un concessionnaire qui exploite le navire, comme ce peut être le cas lorsque que ses fonctions concernent le service des passagers à bord d'un navire de croisière, doit être détenteur d'un contrat d'engagement maritime dûment signé par l'armateur ou son représentant et mentionnant chacun des éléments énumérés au paragraphe 4 de la norme A2.1 [voir B14. Qui est l'armateur au regard de la MLC, 2006?].

C2.1.b. La MLC, 2006, exige-t-elle que les gens de mer disposent à bord du navire d'un exemplaire de l'original signé du contrat d'engagement maritime?

Conformément au paragraphe 1 *c)* de la norme A2.1, l'armateur et le marin doivent détenir l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime. Il n'est pas précisé que cet original doit se trouver à bord du navire. Comme les paragraphes 1 *d)* et 2 de la norme A2.1 prévoient simplement que la copie du contrat d'engagement maritime et de toute convention collective applicable doit être accessible à bord, on peut en déduire qu'il n'est pas obligatoire que les originaux soient conservés à bord, à moins que la législation nationale pertinente en dispose autrement.

C2.1.c. Comment un contrat d'engagement maritime peut-il inclure une convention collective?

Aux termes du paragraphe 3 de la règle 2.1 de la MLC, 2006, «dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables». Un contrat d'engagement maritime peut, en tout état de cause, inclure une convention collective en intégrant des termes exprimant qu'il est de la volonté des parties (l'armateur et le marin) que l'ensemble de la convention collective soit, dans la mesure pertinente pour le marin, considérée comme faisant partie intégrante du contrat d'engagement maritime. Un tel contrat d'engagement maritime peut parfaitement être un document d'une seule page, mentionnant les données d'identification personnelle et autres informations relatives à l'emploi de l'intéressé et une clause unique déclarant que les parties sont convenues que les conditions d'emploi sont celles définies par la convention collective désignée. Il sera probablement nécessaire de préciser explicitement dans un tel contrat d'engagement maritime, par référence à la norme A2.1, paragraphe 1 *d)*, que le marin a le droit de connaître les droits que lui confère la convention collective applicable. Le paragraphe 3 de la règle 2.1 a pour conséquence que, même si le contrat d'engagement maritime ne comporte aucune mention déclarant expressément la convention collective applicable, il est réputé inclure cette convention collective dès lors qu'un lien de cette nature est compatible avec la législation et la pratique de l'Etat du pavillon.

C2.1.d. Qui doit signer le contrat d'engagement maritime?

Conformément au paragraphe 1 *a)* de la norme A2.1, le contrat d'engagement maritime est signé par le marin et l'armateur ou son représentant. Sauf dans le cas où la législation nationale applicable prévoit qu'une personne spécifique, telle que le capitaine du navire, est présumée être habilitée à agir au nom de l'armateur, tout signataire autre que l'armateur doit justifier d'une procuration signée ou de tout autre document attestant qu'il est habilité à représenter l'armateur [voir B14. Qui est l'armateur au regard de la MLC, 2006?].

C2.1.e. L'employeur d'un marin qui lui fournit un embarquement peut-il signer le contrat d'engagement maritime en tant qu'armateur?

Le terme «armateur» se trouve défini de manière exhaustive à l'article II, paragraphe 1 j), de la MLC, 2006, comme étant «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» [voir B14. Qui est l'armateur au regard de la MLC, 2006?].

L'intention des rédacteurs de la MLC, 2006, était qu'il ne puisse y avoir qu'une seule personne – à savoir «l'armateur» – qui assume, vis-à-vis du marin, toutes les obligations et responsabilités découlant de la convention pour l'armateur. Si une autre personne qui fournit un embarquement à un marin a conclu un contrat d'emploi avec ce marin et est à ce titre responsable de l'exécution dudit contrat, par exemple du paiement de son salaire, ce n'en est pas moins à l'armateur qu'incombe la responsabilité première vis-à-vis du marin. Par conséquent, un tel employeur ne peut signer le contrat d'engagement maritime qu'en tant que représentant de l'armateur (à supposer qu'il dispose, pour cela, d'une procuration signée par l'armateur).

C2.1.f. Un marin qui exerce à titre indépendant est-il tenu de conclure un contrat d'engagement maritime?

Les marins qui ne sont pas salariés ne sont pas tenus d'avoir un contrat d'engagement maritime mais – conformément à la norme A2.1, paragraphe 1 a) – ils doivent être en possession «d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord», ainsi que l'exige la convention.

C2.1.g. En quoi consiste le document mentionnant les états de service du marin à bord du navire?

La norme A2.1 dispose, sous son paragraphe 1 e), que tout marin reçoit un document mentionnant ses états de service à bord du navire. La MLC, 2006, ne définit pas ce document et ne prévoit pas non plus de modèle spécifique à ce sujet, mais elle donne les informations suivantes: ce document ne doit contenir aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. La législation nationale doit déterminer la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées (norme A2.1, paragraphe 3), et ce document devrait contenir assez d'informations, accompagnées de leur traduction en anglais, pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion. Un livret de débarquement peut satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 e) de cette norme (principe directeur B2.1.1).

C2.2. Salaires

C2.2.a. La MLC, 2006, fixe-t-elle un salaire minimum pour les gens de mer?

La règle 2.2 de la MLC, 2006, dispose que tous les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail régulièrement et intégralement conformément à leur contrat d'engagement. La convention n'établit pas de salaire minimum obligatoire pour les gens de mer et laisse cette question au soin de la législation nationale de l'Etat du pavillon.

La MLC, 2006, reprend également (de la recommandation n° 187 de l'OIT) la procédure internationale d'établissement d'un montant mensuel minimum du salaire ou du solde de base des matelots qualifiés (voir principe directeur B2.2.4). Ce salaire minimum est fixé périodiquement par la Commission paritaire maritime²⁰. Même si ce salaire minimum ne concerne que les matelots qualifiés, dans la pratique, le montant du salaire minimum des autres catégories de gens de mer se calcule par extrapolation à partir du montant convenu par la Commission paritaire maritime.

C2.2.b. Selon quelle fréquence les gens de mer doivent-ils être payés?

Les gens de mer doivent être payés à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables (norme A2.2, paragraphe 1).

C2.2.c. Les gens de mer doivent-ils supporter le coût de l'envoi de (tout ou partie de) leur rémunération à leur famille?

Il s'agit là d'une question qui concerne l'Etat du pavillon. La norme A2.2 prévoit, sous ses paragraphes 3, 4 et 5, que les gens de mer doivent avoir la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leur rémunération à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit, que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer et que tout frais retenu pour ce service doit être d'un montant raisonnable.

C2.3. Durée du travail et du repos

C2.3.a. Faut-il réglementer aussi bien la durée du travail que celle du repos?

La norme A2.3 de la MLC, 2006, dispose, sous son paragraphe 2, que tout Membre fixe soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé durant une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui doit être accordé durant une période donnée. C'est à chaque pays qu'il appartient de choisir entre l'une ou l'autre formule.

C2.3.b. Quelles sont les normes concernant la durée maximale du travail et la durée minimale du repos?

La norme A2.3 de la MLC, 2006, dispose sous son paragraphe 4 que, pour définir les normes nationales, tout Membre prend en compte les dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire. Cette même norme énonce sous ses paragraphes 5 et 6 les paramètres fondamentaux suivants:

- a) si la base retenue par le pays est le nombre maximal d'heures de travail, celui-ci ne doit pas dépasser 14 heures par période de 24 heures ni 72 heures par période de sept jours;
- b) si la base retenue par le pays est le nombre minimal d'heures de repos, celui-ci ne doit pas être inférieur à 10 heures par période de 24 heures ni à 77 heures par période de sept jours.

²⁰ Voir note 14.

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.

C2.3.c. Qu'entend-on par «toute période de 24 heures»?

La norme A2.3 de la MLC, 2006, dispose sous son paragraphe 5 b), par exemple, que le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à 10 heures «par période de 24 heures». C'est-à-dire que toute période de 24 heures, quelle que soit l'heure à laquelle elle commence ou prend fin, doit inclure au moins 10 heures de repos.

C2.3.d. Le résultat est-il différent dans la pratique si l'on réglemente la durée maximale du travail ou la durée minimale du repos?

La norme A2.3 de la MLC, 2006, fixe sous son paragraphe 5 a) i) le nombre maximal des heures de travail à 14 par période de 24 heures, ce qui implique **10** heures de repos ($24-14=10$), chiffre qui coïncide avec le nombre minimal des heures de repos – **10** – fixé au paragraphe 5 b) i) de la même norme. Cependant, sous son paragraphe 5 a) ii), cette norme fixe à 72 le nombre maximal d'heures de travail ne devant pas être dépassé par période de sept jours, ce qui implique **96** heures de repos par période de sept jours ($((7 \times 24) - 72 = 96)$), tandis que le nombre minimal d'heures de repos par période de sept jours prescrit au paragraphe 5 b) ii) est de 77. Les dispositions des paragraphes 5 a) et 5 b) de la norme A2.3 ne sont pas nouvelles; au contraire, elles reprennent les termes de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Lors de l'élaboration de la MLC, 2006, il a été rappelé qu'un accord sur les diverses prescriptions de la convention n° 180 n'avait pu être obtenu qu'à l'issue de longues discussions, et il a donc été décidé qu'il ne serait pas dans l'intérêt des mandants de rouvrir les négociations sur l'une quelconque des dispositions convenues en 1996.

C2.3.e. Des dérogations aux normes concernant la durée du travail sont-elles prévues?

Conformément au paragraphe 13 de la norme A2.3, l'Etat du pavillon peut 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 aux paragraphes 5 et 6 en matière de durée maximale du travail ou de durée minimale du repos [voir C2.3.b. Quelles sont les normes concernant la durée maximale du travail et la durée minimale du repos?]. Par conséquent, de telles dérogations doivent être prévues dans une convention collective enregistrée ou autorisée. Elles doivent «dans la mesure du possible» respecter les limitations énoncées dans cette norme.

C2.3.f. En quoi la règle 2.3 est-elle liée aux prescriptions de la convention STCW?

Avec l'adoption, en 2010, des «amendements de Manille» à la convention STCW par l'Organisation maritime internationale, les dispositions relatives au nombre minimal d'heures de repos de la MLC, 2006, et de la convention STCW, indépendamment de celles qui concernent les dérogations éventuelles, sont devenues très similaires. Ainsi, un Etat du pavillon qui ratifie la MLC, 2006, et qui est également lié par les amendements de 2010 à la convention STCW peut approuver dans ce domaine des arrangements qui sont cohérents avec les exigences de ces deux conventions.

C2.3.g. Les prescriptions relatives au nombre minimal d'heures de repos/nombre maximal d'heures de travail s'appliquent-elles aux capitaines des navires?

Les capitaines des navires sont des gens de mer et, à ce titre, les prescriptions de la règle 2.3 et de la norme A2.3 s'appliquent également à eux.

C2.3.h. Les prescriptions relatives au nombre minimal d'heures de repos/nombre maximal d'heures de travail s'appliquent-elles en situation d'urgence?

Le paragraphe 14 de la norme A2.3 de la MLC, 2006, réserve le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Il permet au capitaine de suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et d'exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

C2.4. Droit à un congé

C2.4.a. Quel est le congé payé minimum auquel un marin a droit?

En vertu des paragraphes 1 et 2 de la norme A2.4, les gens de mer doivent bénéficier de congés payés annuels calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi, suivant un mode de calcul fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays, les absences au travail justifiées ne devant pas être comptées comme congés annuels.

C2.4.b. Un marin peut-il convenir d'être rémunéré au lieu de prendre un congé payé?

En vertu de la norme A2.4, paragraphe 3, de la MLC, 2006, tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini dans cette norme, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, doit être interdit.

C2.5. Rapatriement

C2.5.a. Qu'est-ce que le droit au rapatriement?

La MLC, 2006, énonce les droits essentiels dans ce domaine et fournit certains paramètres. Cependant, la définition de ces droits à un degré plus précis appartient à l'Etat du pavillon.

La règle 2.5 énonce sous son paragraphe 1 le droit fondamental des gens de mer à être rapatriés sans frais pour eux-mêmes. Les conditions essentielles de ce rapatriement sont énoncées à la norme A2.5, et des recommandations détaillées figurent au principe directeur B2.5.1 [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?].

C2.5.b. Comment le rapatriement et la prise en charge de son coût sont-ils assurés?

Sous son paragraphe 2, la règle 2.5 prescrit à l'Etat d'exiger des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer seront dûment rapatriés, conformément au code.

C2.5.c. Quels coûts afférents au rapatriement du marin doivent être pris en charge par l'armateur?

Selon le paragraphe 2 de la norme A2.5, cette question relève de l'Etat du pavillon qui doit prescrire les droits devant être octroyés par l'armateur en matière de rapatriement, y compris les destinations, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu'il lui incombe de prendre.

C2.5.d. Les coûts de son rapatriement peuvent-ils être mis à la charge du marin?

La norme A2.5 interdit, sous son paragraphe 3, qu'un armateur exige du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

C2.6. Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

C2.6.a. Qui indemnise les gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage?

Aux termes du paragraphe 1 de la règle 2.6, les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage.

C2.7. Effectifs

C2.7.a. La MLC, 2006, fixe-t-elle des effectifs minima pour les navires?

La MLC, 2006, n'indique pas le nombre précis de gens de mer devant transiter à bord du navire car cette question doit être traitée par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon pour chaque navire ou catégorie de navires. Cependant, la convention énonce un certain nombre de paramètres à observer dans la détermination des effectifs des navires. La norme A2.7 prescrit que tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et pour satisfaire aux normes de la MLC, 2006. Lorsqu'elle détermine les effectifs d'un navire, l'autorité compétente [voir A25. Qui est l'autorité compétente?] doit tenir compte de toutes les prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table.

C2.7.b. Les effectifs sont-ils identiques aux effectifs exigés dans le «document spécifiant les effectifs minima de sécurité»?

La réponse dépend des facteurs pris en considération par l'Etat du pavillon pour déterminer les effectifs par le «document spécifiant les effectifs minima de sécurité». Si les éléments énumérés dans la norme A2.7 de la MLC, 2006, y compris la nécessité de tenir compte de toutes les prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table ont été pris en considération pour établir le «document spécifiant les effectifs minima de sécurité», ce niveau peut alors être le même.

C2.8. Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

C.2.8.a. Qui est lié par les obligations énumérées à la règle 2.8?

Les obligations exprimées à la règle 2.8 et dans la partie correspondante du code échoient aux gouvernements des pays dans le territoire desquels les gens de mer sont domiciliés. Plus précisément, le paragraphe 1 de la règle 2.8 prévoit que chaque Membre doit avoir des politiques nationales visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime et à encourager l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles ainsi que l'amélioration des possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur son territoire.

C3. Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table

C3.1. Logement et loisirs

C3.1.a. Les prescriptions du Titre 3 relatives au logement sont-elles applicables aux navires existants?

Aux termes du paragraphe 2 de la règle 3.1 de la MLC, 2006, les prescriptions du code qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la convention pour le Membre concerné. Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949²¹, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970²², continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné.

Une de ces conventions – où les deux – peut être devenue applicable suite à sa ratification par le pays considéré. Ou bien la teneur peut en être devenue applicable suite à la ratification, par le pays considéré, de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976²³, et/ou du protocole de 1996 relatif à cette convention²⁴; il peut

²¹ Accessible à l'adresse: www.ilo.org/normes.

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*

également advenir que les conventions n^{os} 92 et 133 n'aient pas été ratifiées mais qu'elles soient devenues applicables en vertu de la législation nationale. Même pour un pays qui n'a pas ratifié l'une quelconque de ces conventions, tous les navires doivent être conformes à l'exigence de base énoncée au paragraphe 1 de la règle 3.1 et «fournir et entretenir pour les gens de mer travaillant et vivant à bord un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être», conformément à la législation nationale. Toutes les autres prescriptions de la MLC, 2006, mises en œuvre à l'échelle nationale, y compris celles qui figurent dans la norme A3.1 mais qui ne concernent pas la construction et l'équipement du navire, s'appliqueront aux navires construits avant que la MLC, 2006, n'entre en vigueur à l'égard de l'Etat du pavillon.

C3.1.b. Des cabines peuvent-elles être situées au-dessous de la ligne de charge?

En vertu du paragraphe 6 *c*) et *d*) de la norme A3.1, sur les navires autres que les navires à passagers et sur les navires spéciaux [voir C3.1.c. Que sont les «navires spéciaux»?], les cabines doivent être situées au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire, sauf dans des cas exceptionnels où elles peuvent être situées à l'avant du navire parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable compte tenu du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné, mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage. Sur les navires à passagers et sur les navires spéciaux, l'autorité compétente [voir A25. Qui est l'autorité compétente?] peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des coursives de service.

C3.1.c. Que sont les «navires spéciaux»?

Les navires spéciaux sont les navires-écoles et les autres navires construits conformément aux dispositions du *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux de l'OMI, 2008*²⁵, et de ses versions ultérieures²⁶.

C3.1.d. Les gens de mer doivent-ils toujours disposer d'une cabine individuelle?

Conformément au paragraphe 9 *a*) de la norme A3.1 de la MLC, 2006, sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle; mais dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou des navires spéciaux [voir C3.1.c. Que sont les «navires spéciaux»?], l'autorité compétente [voir A25. Qui est l'autorité compétente?] peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription.

C3.1.e. La MLC, 2006, prescrit-elle que les élèves officiers disposent d'une cabine individuelle?

La situation et la terminologie peuvent varier d'un pays à l'autre. La réponse qui suit part de l'hypothèse que le terme «élève officier» se réfère à un jeune engagé dans un programme de formation devant lui permettre d'obtenir certaines qualifications, programme qui peut nécessiter une expérience professionnelle pratique à bord. La MLC,

²⁵ OMI. 2008. *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux*, deuxième édition, 2008 (Londres, OMI). Accessible à l'adresse: www.chartandmapshop.com.au.

²⁶ Accessible à l'adresse: www.imo.org/publications.

2006, n'aborde pas directement la question du logement des élève officier en tant que catégorie distincte de gens de mer. La règle générale – et la possibilité de dérogations à celle-ci – auxquelles il est fait référence dans la réponse [voir C3.1.d. Les gens de mer doivent-ils toujours disposer d'une cabine individuelle?], serait donc applicable.

C3.1.f. Les gens de mer engagés à bord de navires naviguant uniquement de jour doivent-ils disposer de cabines à bord?

La norme A3.1, paragraphe 9, de la MLC, 2006, fixe les prescriptions en la matière «lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires». Si un navire n'effectue pas de voyages au cours desquels les gens de mer auront besoin de dormir à bord, des cabines ne sont pas nécessaires.

C3.1.g. Les gens de mer doivent-ils disposer d'installations sanitaires individuelles?

La norme A3.1, paragraphe 11, de la MLC, 2006, prescrit que les navires doivent être pourvus d'installations sanitaires en nombre suffisant (au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire ou une douche), des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes. Tous les gens de mer doivent y avoir accès. La convention ne prescrit pas que chaque marin doit disposer d'installations sanitaires individuelles mais, comme recommandé par le principe directeur B3.1.5, paragraphe 2 [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?], lorsque cela est raisonnable et réalisable, compte tenu des dimensions du navire, de l'activité à laquelle il est affecté et de son agencement, les cabines devraient être conçues et équipées avec un cabinet de toilette privé comprenant des toilettes, afin d'assurer un confort raisonnable à leurs occupants et d'en faciliter la bonne tenue.

C3.1.h. La superficie des installations sanitaires à usage privé ou semi-privé contiguës aux cabines peut-elle être incluse aux fins du calcul de la surface minimale des cabines?

La norme A3.1 de la MLC, 2006, fixe les prescriptions détaillées concernant la superficie minimale des cabines mais ne précise pas comment cette superficie doit être calculée. Cependant, selon certaines indications (principe directeur B3.1.5, paragraphe 6), l'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges devraient être compris dans le calcul de la superficie, mais non les espaces exigus ou de forme irrégulière «qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler et qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles». Etant donné que des installations sanitaires contiguës n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler, etc., on peut en déduire que l'existence d'installations sanitaires privées ou individuelles n'aura probablement aucun impact dans le calcul de la superficie des cabines conformément au paragraphe 9 de la norme A3.1, même si elle peut avoir son importance sous l'angle d'une question d'équivalence dans l'ensemble [voir A11. Qu'est-ce qu'une disposition «équivalente dans l'ensemble»?].

Est-ce qu'une superficie moindre pour les cabines serait acceptable en contrepartie d'un confort accru de celles-ci? Cette question a été soulevée dans le contexte de navires disposant de peu d'espace pour les cabines des gens de mer. Elle soulève la question de l'équivalence dans l'ensemble, abordée à l'article VI, paragraphes 3 et 4, de la MLC, 2006 [voir A11. Qu'est-ce qu'une disposition «équivalente dans l'ensemble»?]. Toute solution prétendant compenser une insuffisance de superficie des cabines devrait être de nature à «favoriser la pleine réalisation de l'objectif et du but général» des dispositions ayant trait à la superficie, de manière à «donner effet à la ou aux dispositions concernées» (article VI, paragraphe 4). Une telle solution pourrait raisonnablement consister en de l'espace supplémentaire, tel qu'une grande salle de séjour plus confortable à l'usage des occupants

des cabines contiguës. Autrement, l'article VI, paragraphe 4, pourrait aussi justifier une solution consistant en un confort accru des cabines comme, par exemple, avec des installations sanitaires privées. Il a même été demandé si un confort accru, sans rapport avec une question de superficie, pourrait être pris en considération dans l'évaluation d'une solution se présentant comme une équivalence dans l'ensemble, telle que l'octroi aux gens de mer concernés d'un temps libre à terre plus important.

C'est dans ce contexte que les Membres qui ratifient la convention devraient évaluer leurs dispositions nationales sous l'angle de l'équivalence dans l'ensemble en considérant l'objectif et le but général de la disposition correspondante de la partie A du code de la MLC, 2006 (conformément au paragraphe 4 a) de l'article VI) et déterminer si la disposition nationale proposée peut être considérée de bonne foi comme donnant effet à la disposition correspondante de la partie A du code (comme prescrit au paragraphe 4 b)).

C3.1.i. Pourquoi des inspections fréquentes des logements à bord des navires sont-elles prescrites et qui doit les mener?

Aux termes du paragraphe 18 de la norme A3.1, des inspections fréquentes doivent être menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et être disponibles pour consultation. Ces inspections sont un élément déterminant pour garantir une conformité continue entre plusieurs inspections de l'Etat du pavillon. Les procédures y afférentes feront probablement partie intégrante des plans devant être établis par l'armateur, comme prévu à la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime [voir C5.1.1. Quelles indications doivent être portées dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM)?].

C3.1.j. Les prescriptions concernant le logement et les loisirs admettent-elles une certaine flexibilité?

La MLC, 2006, contient nombre d'indications techniques en vue de l'application au niveau national des normes concernant le logement et les loisirs à bord. Ces dispositions, qui s'adressent aux Etats du pavillon, s'appliquent à tous les navires entrant dans le champ d'application de la convention. Elles prévoient cependant des dérogations ainsi qu'une certaine flexibilité, sur la base d'éléments tels que la jauge brute, ainsi que des ajustements spécifiques pour certaines catégories de navires tels que les navires à passagers ou les navires spéciaux [voir C3.1.c. Que sont les «navires spéciaux»?], ainsi que la possibilité, pour les navires d'une jauge inférieure à 200, de déroger à certaines prescriptions, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

C3.2. Alimentation et service de table

C3.2.a. Existe-t-il une norme minimale en ce qui concerne l'alimentation des gens de mer à bord des navires?

La législation nationale ou d'autres mesures devraient régler dans le détail ce qui est applicable dans ce domaine à bord des navires. La MLC, 2006, énonce sous la règle 3.2 quelques règles minimales en ce qui concerne l'alimentation à bord des navires – une nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes et de la nature et de la durée du voyage, doivent être assurées.

C3.2.b. Les gens de mer doivent-ils payer pour être nourris à bord d'un navire?

La règle 3.2 de la MLC, 2006, dispose sous son paragraphe 2 que les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

C3.2.c. Les cuisiniers de navire doivent-ils avoir un brevet de cuisinier professionnel?

La MLC, 2006, n'exige pas que les cuisiniers de bord disposent d'un brevet de capacité. Cette question doit être réglée par la législation nationale. En tout état de cause, les cuisiniers de navire ne peuvent avoir moins de 18 ans et, conformément au paragraphe 3 de la norme A3.2, ils doivent être formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions de la législation du pays concerné.

C3.2.d. Tous les navires doivent-ils avoir à bord un cuisinier employé à plein temps?

La norme A3.2 n'exige pas que les cuisiniers soient employés à plein temps. La taille du navire et le nombre des repas devant être servis chaque jour seront les facteurs qui détermineront si les cuisiniers doivent être employés à plein temps ou à temps partiel. Cependant, la prescription concernant la formation et les qualifications des cuisiniers s'applique aussi bien à ceux qui sont employés à plein temps qu'à ceux qui sont employés à temps partiel.

C4. Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale

C4.1. Soins médicaux à bord des navires et à terre

C4.1.a. Quels types de traitement doivent être considérés comme soins médicaux?

En ce qui concerne les mesures de protection de la santé et l'accès à des soins médicaux que les armateurs sont tenus d'assurer, en principe gratuitement, aux gens de mer à bord de leurs navires, conformément à la règle 4.1, la MLC, 2006, ne donne pas de précisions sur la nature des soins en question, si ce n'est de mentionner que les soins dentaires essentiels sont inclus, cette question devant être réglée par la législation nationale. L'Etat du pavillon est tenu de garantir l'application aux gens de mer de toutes dispositions nationales générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concerne leur service ainsi que de toutes les dispositions spéciales spécifiques au travail à bord d'un navire; il doit garantir aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et connaissances médicales; les dispositions ainsi prévues doivent inclure des mesures de caractère préventif, notamment des programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire. Les gens de mer ont le droit, lorsque cela est réalisable, de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale.

C4.1.b. Tout navire doit-il avoir un médecin à bord?

Conformément à la norme A4.1, paragraphe 4 *b*) et *c*), de la MLC, 2006, tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages

internationaux de plus de trois jours doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. La législation nationale déterminera également quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer. Les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers secours. Les gens de mer chargés d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux qui soit conforme aux dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW).

C4.1.c. Que doit contenir la pharmacie de bord?

Conformément à la norme A4.1, paragraphe 4 a), de la MLC, 2006, tout navire doit disposer d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications sont prescrites par l'autorité compétente et qui sont inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales doivent tenir compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes médicales recommandées sur les plans national et international. S'agissant du contenu de la pharmacie de bord et des nombreuses questions s'y rapportant, le principe directeur B4.1.1 se réfère, sous son paragraphe 4 [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?], aux recommandations internationales dans ce domaine, y compris à l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord*²⁷.

C4.1.d. Existe-t-il un guide médical de bord type?

Tout pays est libre d'élaborer un guide médical national pour satisfaire aux prescriptions de la norme A4.1, paragraphe 4 a). Le principe directeur B4.1.1, paragraphe 4 [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?] se réfère à des recommandations internationales dans ce domaine, notamment à l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord*²⁸.

C4.1.e. La MLC, 2006, contient-elle un modèle type de rapport médical devant être utilisé à bord des navires?

La MLC, 2006, ne prévoit pas de modèle type que les pays devraient adopter pour le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical à terre et à bord visé au paragraphe 2 de la norme A4.1. La finalité du rapport médical est expliquée sous le paragraphe 1 du principe directeur B4.1.2: il s'agit de faciliter les échanges d'informations médicales et assimilées concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident.

Si la MLC, 2006, ne prévoit pas de formulaire type, la troisième édition du *Guide médical international de bord*²⁹, publiée en 2007 par l'Organisation mondiale de la santé

²⁷ OMS. 2007. *Guide médical international de bord*, troisième édition, 2007 (Genève, OMS). Accessible à l'adresse: www.who.int/bookorders.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*

(OMS) pour le compte de l’OMS, de l’OIT et de l’OMI, contient dans son annexe A un tel modèle de formulaire.

C4.2. Responsabilité des armateurs

C4.2.a. Qu’est-ce que la responsabilité des armateurs?

En plus de prévoir des mesures relatives à la protection de la santé et aux soins médicaux à bord et à terre, la MLC, 2006, fait également obligation, sous sa règle 4.2, à l’Etat du pavillon de veiller à ce que les gens de mer travaillant à bord de ses navires aient 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. Les conséquences financières en question incluent la perte de salaire et le coût des soins médicaux et autres frais. Ces dispositions complètent celles de la règle 4.1 relative aux soins médicaux à bord des navires et à terre et la protection à plus long terme prévue par la règle 4.5 relative à la sécurité sociale.

C4.2.b. Où commence et où s’arrête la responsabilité de l’armateur dans ce domaine?

L’obligation est faite à l’armateur par la règle 4.2 de prendre à sa charge le coût, pour les gens de mer travaillant à bord de ses navires, de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle le marin est censé avoir été dûment rapatrié ou résultant de leur emploi entre ces deux dates.

C4.2.c. Quels sont les coûts mis à la charge de l’armateur au titre de cette responsabilité?

La règle 4.2 de la MLC, 2006, énonce sous son paragraphe 1 le principe général selon lequel 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. La détermination exacte de ces conséquences financières relève de la législation nationale. La norme A4.2 de la MLC, 2006, prescrit, sous ses paragraphes 1 à 4 et à son paragraphe 7 qu’ils doivent englober au minimum:

- les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, 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 [voir C4.2.d. La responsabilité de l’armateur comporte-t-elle des limites?]; lorsque la maladie ou l’accident entraîne une incapacité de travail, la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu’à ce qu’il ait été rapatrié; la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu’à sa guérison ou, si cette dernière éventualité survient plus tôt, jusqu’à ce qu’il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné [voir C4.2.d. La responsabilité de l’armateur comporte-t-elle des limites?];
- une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d’incapacité de longue durée du marin résultant d’un accident du travail, d’une maladie professionnelle ou d’un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, l’engagement maritime ou une convention collective;

-
- les frais d'inhumation si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période d'engagement du marin;
 - les frais destinés à sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés.

C4.2.d. La responsabilité de l'armateur comporte-t-elle des limites?

Aux termes de la norme A4.2, la législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement, de même que son obligation de verser tout ou partie du salaire [voir C4.2.c. Quels sont les coûts mis à la charge de l'armateur au titre de cette responsabilité?] à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie [voir C4.2.f. La responsabilité de l'armateur admet-elle des exceptions?].

C4.2.e. La MLC, 2006, impose-t-elle un type particulier de couverture financière aux armateurs?

La MLC, 2006, ne prescrit pas de type particulier de couverture financière visant à garantir l'indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée du marin résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel [voir C4.2.c. Quels sont les coûts mis à la charge de l'armateur au titre de cette responsabilité?]. Une telle couverture peut revêtir des formes diverses (assurance ou autres dispositifs).

C4.2.f. La responsabilité de l'armateur admet-elle des exceptions?

Aux termes du paragraphe 5 de la norme A4.2, la législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour:

- a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire;
- b) un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé;
- c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Conformément au paragraphe 6 de la norme A4.2, dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation. Conformément au paragraphe 2 du principe directeur B4.2, la législation nationale peut prévoir que l'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance-maladie ou d'assurance obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

C4.2.g. Qu'advient-il lorsque le pays concerné est doté d'un système public couvrant ces risques?

[Voir C4.2.f. La responsabilité de l'armateur admet-elle des exceptions?].

C4.3. Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

- C4.3.a. A qui incombe la responsabilité de la mise en place du dispositif prévu à la règle 4.3 pour la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents à bord?

Les obligations essentielles énoncées aux paragraphes 1 à 3 de la règle 4.3, qui ont trait à ce que l'on désigne généralement par les termes de sécurité et santé au travail dans le secteur maritime, incombent à l'Etat du pavillon. La norme A4.3 et le principe directeur B4.3 fournissent à ce sujet de nombreuses indications et des précisions techniques. Ces dispositions sont à mettre en rapport avec celles de la norme A3.1, relatives au logement et aux loisirs à bord. La norme A4.3 précise les domaines dans lesquels une politique et des programmes de sécurité et de santé au travail doivent être adoptés, effectivement mis en œuvre et encouragés à bord des navires. Ces points doivent également faire l'objet d'instruments juridiques concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents. Il se peut que le pays concerné se soit déjà doté d'une telle politique, de tels programmes et de tels instruments juridiques pour les navires battant son pavillon, ou que ce pays dispose de politiques et programmes d'ensemble sur ces questions, lesquels doivent alors être complétés ou adaptés afin de couvrir spécifiquement les situations pouvant se présenter à bord des navires. La norme 4.3 et le principe directeur B4.3 visent essentiellement les aspects techniques de détail qui devront être abordés en se fondant sur les recommandations techniques internationales propres au secteur, dans le cadre de consultations tripartites, puis mis en œuvre par l'autorité compétente [voir A25. Qui est l'autorité compétente?] après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Le Bureau international du Travail procède actuellement à l'élaboration de recommandations techniques supplémentaires devant faciliter la mise en œuvre au niveau national. Dans ce domaine, des recueils de directives pratiques de l'OIT sont également disponibles, tels que celui intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996*³⁰ et celui intitulé *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001*³¹.

- C4.3.b. Quand un comité de sécurité du navire doit-il être constitué?

Un comité de sécurité du navire doit être établi sur tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus (norme A4.3, paragraphe 2 d)).

C4.4. Accès à des installations de bien-être à terre

- C4.4.a. Pourquoi la MLC, 2006, prescrit-elle l'accès des gens de mer à des installations de bien-être à terre?

La raison d'inclure dans la MLC, 2006, une prescription relative à des installations de bien-être à terre est de contribuer à assurer que les gens de mer travaillant à bord d'un navire aient accès à des installations et services de cette nature à terre pour leur santé et leur bien-être. De telles installations, situées dans les ports ou à proximité de ceux-ci, sont importantes pour que les gens de mer, qui passent des périodes prolongées loin de la terre, aient accès, lorsqu'ils font escale dans un pays étranger, à des moyens d'entretenir leur santé et leur bien-être et à un environnement social.

³⁰ Accessible à l'adresse: www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work.

³¹ *Ibid.*

C4.4.b. Quelles sont les obligations de l'Etat du port en ce qui concerne les services et installations de bien-être à terre?

Aux termes de la règle 4.4, tout Membre doit veiller à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles aux gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit aussi l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent. Tout Membre doit également promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés du pays et déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, quels sont les ports appropriés. Tout Membre doit favoriser la création de conseils du bien-être, chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés, eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

C4.4.c. Quels types de services doivent être offerts dans les installations de bien-être?

Le principe directeur B4.4.2 [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?] de la MLC, 2006, donne, sous son paragraphe 3, une liste non exhaustive de ce que ces installations devraient comprendre:

- a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins;
- b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions;
- c) des installations pédagogiques;
- d) le cas échéant, des installations permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

C4.4.d. Par qui les installations de bien-être doivent-elles être financées?

Les dispositions de la règle 4.4 et de la norme A4.4 n'exigent pas que l'Etat du port prenne en charge le financement ou la gestion de ces services et installations. Les paragraphes 1 et 2 du principe directeur B4.4.2 [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?] de la MLC, 2006, prévoient que ces installations et services doivent être fournis, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par une ou plusieurs des institutions suivantes:

- a) les pouvoirs publics;
- b) les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord;
- c) des organisations bénévoles.

Conformément au principe directeur B4.4.4, un appui financier aux installations de bien-être dans les ports devrait provenir d'une ou de plusieurs des sources suivantes:

- a) subventions publiques;
- b) taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes;

-
- c) contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations;
 - d) contributions volontaires d'autres sources.

C4.4.e. La MLC, 2006, prescrit-elle que les gens de mer soient autorisés à se rendre dans les installations de bien-être à terre?

La règle 2.4 de la MLC, 2006, énonce le principe selon lequel des permissions à terre doivent être accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction. L'importance fondamentale de la permission à terre pour le bien-être des gens de mer est reconnue à la règle 4.4 de la MLC, 2006, ainsi que dans la *Convention de l'OMI de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international*, dans sa teneur modifiée, et dans les conventions de l'OIT n^{os} 108 et 185 relatives aux pièces d'identité des gens de mer. S'il n'est pas toujours possible d'accorder une permission à terre, en raison des impératifs de l'exploitation du navire ou pour des raisons de sécurité, une telle permission en vue de se rendre dans des installations de bien-être ne devrait pas être refusée de manière déraisonnable.

C4.5. Sécurité sociale

C4.5.a. Que sont la sécurité sociale et la protection sociale?

La notion de sécurité sociale à laquelle on se réfère couramment à l'OIT couvre l'ensemble des mesures consistant en prestations, en nature ou en espèces, destinées à assurer une protection, notamment contre l'absence de revenu du travail ou l'insuffisance de ce revenu résultant de la maladie, de l'invalidité, de la maternité, d'un accident du travail, du chômage, de la vieillesse, ou du décès d'un membre de la famille. Elle vise à agir contre le défaut d'accès à des soins de santé ou le coût prohibitif de cet accès, contre l'insuffisance du soutien familial, en particulier pour les enfants ou les adultes dépendants, et contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Les régimes de sécurité sociale peuvent reposer sur le principe de cotisations (assurances sociales) ou, au contraire, avoir un caractère non contributif.

La protection sociale, quant à elle, se réfère à l'ensemble des mesures publiques dont une société se dote pour prémunir ses membres contre les conséquences économiques et sociales de l'absence d'un revenu du travail ou d'une réduction substantielle de celui-ci par suite de divers événements (maladie, maternité, accidents du travail/maladie professionnelle, chômage, invalidité, vieillesse, décès du soutien de famille), pour assurer l'accès aux soins de santé et pour assurer certaines prestations aux familles avec enfants. La notion de protection sociale trouve également son expression dans diverses normes de l'OIT. Par définition, la protection sociale est à la fois plus étendue et plus inclusive que la sécurité sociale, puisqu'elle comprend des moyens non statutaires ou privés d'octroi de prestations sociales tout en incluant les dispositifs traditionnels de sécurité sociale tels que l'assistance sociale, l'assurance sociale et les prestations universelles de sécurité sociale. Il convient de noter qu'il existe des différences considérables d'une société à l'autre, y compris quant aux institutions et à la manière dont les sociétés définissent et conçoivent la protection sociale.

C4.5.b. Que prescrit la MLC, 2006, en matière de sécurité sociale?

La MLC, 2006, prescrit que tous les gens de mer doivent bénéficier d'une protection sociale. Cela comprend un certain nombre de prescriptions complémentaires, notamment une démarche basée sur la prévention en ce qui concerne la sécurité et la santé au travail, les examens médicaux, la durée du travail, le repos et l'alimentation. La protection sociale

est abordée principalement sous le Titre 4, dans le contexte des soins médicaux (règle 4.1), de la responsabilité des armateurs (règle 4.2) et de la sécurité sociale (règle 4.5). La règle 4.5 et la norme correspondante A4.5 traduisent une démarche qui reconnaît la diversité considérable des systèmes nationaux de sécurité sociale, y compris sur le plan de l'extension de leur couverture. Aux termes des paragraphes 1, 2 et 3 de la règle 4.5, un pays qui ratifie la MLC, 2006, «s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale» pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire dans au moins trois branches [voir C4.5.c. Qu'entend-on par «branches de sécurité sociale»?] à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. La protection qui en résulte ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre résidant sur son territoire. Si un pays a un système de sécurité sociale qui répond au moins à ces deux conditions fondamentales, il est en position de ratifier la MLC, 2006, en ce qui concerne son obligation sur le plan de la sécurité sociale à l'égard des gens de mer. Une certaine souplesse a été prévue pour faciliter la satisfaction de cette obligation [voir C4.5.f. Quelles sont, au regard de la MLC, 2006, les différentes modalités selon lesquelles la sécurité sociale peut être établie?].

Bien que le but de la règle 4.5 soit que tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité ou leur pays de résidence et quel que soit le pavillon du navire à bord duquel ils travaillent, bénéficient d'une protection complète de sécurité sociale, l'engagement que prend chaque pays qui ratifie la MLC, 2006, n'est pas d'assurer d'emblée une telle couverture complète mais de chercher à l'atteindre progressivement: «prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale ... pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer».

C4.5.c. Qu'entend-on par «branches de sécurité sociale»?

Les branches de sécurité sociale se réfèrent à divers types de prestations, classées selon le risque dont elles visent à être la parade et dans l'éventualité duquel elles sont servies. Les branches de sécurité sociale retenues dans la MLC, 2006, correspondent aux neuf branches classiques de sécurité sociale énumérées et définies dans la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952³², instrument auquel il y a lieu de se référer pour plus d'indications sur les composantes de chacune de ces branches et sur la protection que celles-ci instaurent. Ces neuf branches sont:

- les soins médicaux;
- les indemnités de maladie;
- les prestations de chômage;
- les prestations de vieillesse;
- les prestations en cas d'accident du travail et de maladie professionnelle;
- les prestations familiales;
- les prestations de maternité;
- les prestations d'invalidité;
- les prestations de survivants.

³² Accessible à l'adresse: www.ilo.org/normes.

C4.5.d. Qu'entend-on par «protection de sécurité sociale complémentaire»?

Dans le contexte de la MLC, 2006, on se réfère, dans de nombreux domaines de protection sociale, à ce qu'il serait convenu d'appeler obligations complémentaires de prise en charge incombant à l'armateur, à l'Etat du pavillon et à l'Etat de résidence, qui, prises dans leur ensemble, ont pour but d'assurer aux gens de mer une protection complète de sécurité sociale. La protection à court terme est assurée par: 1) l'obligation pour l'Etat du pavillon qui ratifie la MLC, 2006, d'assurer l'accès aux soins médicaux à bord; et 2) l'obligation, pour tout Etat qui ratifie la MLC, 2006, d'assurer aux gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire l'accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats (règle 4.1). Parallèlement, l'armateur est tenu d'assurer une protection (en règle générale à travers un système d'assurance) contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec l'emploi des gens de mer travaillant à bord de leur navires, et ce sans considération de la nationalité ou du lieu de résidence de l'intéressé (règle 4.2).

Cette protection à court terme est censée être complétée au moment de la ratification par la protection à plus long terme prescrite par la règle 4.5, ou à être combinée avec celle-ci, dans au moins trois branches [voir C4.5.c. Qu'entend-on par «branches de sécurité sociale»?]. Ces branches sont les «soins médicaux, indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail et de maladie professionnelle» que, dans son paragraphe 1, le principe directeur B4.5 préconise de retenir dans ce contexte, car elles complètent ce que prévoient les règles 4.1 et 4.2 en ce qui concerne la responsabilité des armateurs.

C4.5.e. Que devrait vérifier un pays déjà doté d'un système de sécurité sociale national avant de ratifier la MLC, 2006?

Pour un pays déjà doté d'un système de sécurité sociale national couvrant les travailleurs, y compris les gens de mer «résidant habituellement» dans le pays ainsi que les personnes à leur charge, probablement, très peu d'ajustements seront nécessaires – et peut-être aucun – en vue de la ratification de la MLC, 2006. Son seul souci sera de préciser lesquelles des neuf branches sont couvertes et de s'efforcer d'étendre la protection à toutes ces branches, si tel n'est pas déjà le cas (voir norme A4.5, paragraphe 10, et règle 4.5, paragraphe 2). Pour un pays déjà doté d'un système de sécurité sociale mais qui ne s'étend pas aux gens de mer résidant habituellement dans son territoire, il faudra étendre la protection existante aux gens de mer et aux personnes à la charge de ceux-ci, et ce à un niveau de protection au moins égal à celui dont bénéficient les travailleurs à terre (règle 4.5, paragraphe 3). Si les gens de mer en question travaillent hors du territoire du pays, à bord de navires qui battent le pavillon d'autres Etats, le pays concerné devrait coopérer, par voie d'accords multilatéraux ou bilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale acquis ou en cours d'acquisition (norme A4.5, paragraphe 8). Des arrangements administratifs devraient également être passés avec les armateurs et les Etats du pavillon concernés en vue de garantir la couverture de sécurité sociale ainsi que, le cas échéant, le paiement régulier et le versement des cotisations.

C4.5.f. Quelles sont, au regard de la MLC, 2006, les différentes modalités selon lesquelles la sécurité sociale peut être établie?

La MLC, 2006, offre un degré élevé de flexibilité aux Etats Membres quant au choix des moyens par lesquels ils peuvent remplir leur obligation en matière de sécurité sociale pour les gens de mer. La flexibilité réside dans le fait que cette obligation peut être satisfaite:

- au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou de systèmes fondés sur des cotisations (norme A4.5, paragraphe 3);
- en faisant usage d'autres modalités possibles. Par exemple, sous son paragraphe 7, la norme A4.5 admet que cette protection puisse être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens. En outre, si le choix se porte sur un système fondé sur des cotisations, il semblerait raisonnable (eu égard au principe directeur B4.5, paragraphe 7) pour le pays de résidence du marin de demander à l'Etat du pavillon concerné de prescrire aux armateurs des navires battant son pavillon de verser les cotisations en question.

C5. Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

– **Quelle est la relation entre le Titre 5 et les autres dispositions de la MLC, 2006?**

Comme indiqué au paragraphe 1 des dispositions liminaires du Titre 5:

Les règles qui figurent sous ce titre précisent la responsabilité de tout Membre quant au plein respect et à l'application des principes et droits définis dans les articles de la présente convention ainsi que des obligations spécifiques mentionnées sous ses Titres 1, 2, 3 et 4.

– **La notion d'équivalence dans l'ensemble s'applique-t-elle dans le cadre du Titre 5?**

Comme indiqué aux paragraphes 2 et 3 des dispositions liminaires du Titre 5, les prescriptions énoncées sous ce titre ne peuvent être mises en œuvre par des dispositions équivalentes dans l'ensemble [voir A11. Qu'est-ce qu'une disposition «équivalente dans l'ensemble»?].

C5.1. Responsabilités de l'Etat du pavillon

C5.1.a. Qu'est-ce que l'Etat du pavillon?

Les termes «Etat du pavillon» se réfèrent au pays dans lequel un navire est immatriculé et/ou dont il bat le pavillon. Un navire peut changer de pays d'immatriculation/de pavillon au cours de sa durée d'exploitation, et cela arrive souvent. En droit international, l'Etat du pavillon est celui qui est investi de l'autorité et de la responsabilité de réglementer les navires et les conditions à bord de ceux-ci, dès lors qu'ils battent son pavillon, et ce où qu'ils naviguent dans le monde. C'est ce que le préambule de la MLC, 2006, rappelle, dans les termes suivants:

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

L'article 94, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer dispose: «Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.» Les responsabilités spécifiques de l'Etat du pavillon en matière d'inspection ainsi que, dans certains cas, de certification qu'un navire et son exploitation, y compris les conditions offertes aux travailleurs à bord (gens de mer) sont conformes aux normes internationales, sont énoncées dans de nombreuses conventions maritimes internationales adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et par l'OIT.

C5.1.b. L'Etat du pavillon peut-il déléguer ses responsabilités?

Conformément à la règle 5.1.1, paragraphe 3, de la MLC, 2006, un Membre peut, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre Membre dont il reconnaît la compétence et l'indépendance, pour réaliser des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Dans tous les cas, le pays qui délègue ainsi son autorité conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant son pavillon. Dans la MLC, 2006, les organismes auxquels l'Etat du pavillon délègue ainsi des tâches qui lui incombent sont désignés par les termes «organismes reconnus».

C5.1.c. Existe-t-il un modèle de système d'inspection et de certification par l'Etat du pavillon?

Sous son paragraphe 2, la règle 5.1.1 prescrit à l'Etat du pavillon d'établir un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la convention à bord des navires battant son pavillon. Aucun modèle n'est prescrit pour un tel système mais, conformément à la norme A5.1.1, celui-ci doit définir des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées. Conformément au paragraphe 5 de la règle 5.1.1, des informations sur le système d'inspection et de certification, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, doivent figurer dans les rapports soumis par le Membre au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution (voir formulaire de rapport)³³.

C5.1.d. Qu'est-ce qu'un organisme reconnu?

Dans la MLC, 2006, les organismes auxquels l'Etat du pavillon peut déléguer des tâches sont appelés «organismes reconnus» [voir C5.1.b. L'Etat du pavillon peut-il déléguer ses responsabilités?]. La règle 5.1.2 et le code énoncent les prescriptions concernant la procédure de délégation de pouvoir à de tels organismes/d'habilitation de ces organismes. Dans beaucoup de pays, les organismes ainsi habilités en tant qu'«organismes reconnus» sont des sociétés de classification des navires, responsables de l'inspection des navires, y compris de la certification réglementaire des navires prévue par les conventions de l'OMI.

C5.1.e. Comment un organisme reconnu est-il habilité par l'Etat du pavillon?

Les paragraphes 1 et 2 de la norme A5.1.2 de la MLC, 2006, énoncent les prescriptions auxquelles doit se conformer l'Etat du pavillon souhaitant désigner une

³³ Voir note 8.

institution publique ou d'autres organismes pour effectuer les inspections prévues par la convention, suivant la pratique habituelle. Une liste à jour des organismes reconnus qui ont été habilités (précisant la portée de l'habilitation) doit être communiquée au Bureau international du Travail, qui la tiendra à la disposition du public (norme A5.1.2, paragraphe 4).

C5.1.f. Quelles sont les tâches qu'un organisme reconnu peut effectuer?

Les tâches qu'un organisme reconnu peut effectuer sont celles que l'Etat du pavillon concerné lui a déléguées, dans les limites de ce qui est autorisé à ce titre par la MLC, 2006. Conformément au paragraphe 1 de la règle 5.1.2, un organisme reconnu ne peut être habilité par l'Etat du pavillon qu'à effectuer les tâches expressément mentionnées dans le code du Titre 5 [voir A9. Qu'est-ce que le code de la MLC, 2006?] en tant que tâches pouvant être effectuées par un organisme reconnu. A propos de cette délégation, le code dit précisément: «par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet».

La plupart des tâches relatives à l'inspection et à la certification par l'Etat du pavillon conformément à la MLC, 2006, peuvent être effectuées par un organisme reconnu. Lorsqu'un tel organisme est désigné, l'Etat du pavillon (ou son autorité compétente) doit préciser l'étendue de la mission attribuée à l'organisme reconnu en matière de vérification du respect des prescriptions nationales. S'il est un fait que les gens de mer peuvent, le cas échéant, attirer l'attention de l'organisme reconnu chargé de procéder à l'inspection au nom de l'Etat du pavillon sur une anomalie afin qu'elle soit signalée à l'Etat du pavillon, toute enquête faisant suite à une plainte adressée à l'Etat du pavillon à propos d'un navire battant son pavillon (norme A5.1.4, paragraphe 5) ou du respect des prescriptions nationales portant application de la MLC, 2006, doit être instruite par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon. Pour le cas où ils auraient une plainte, les gens de mer doivent être informés du rôle de l'organisme reconnu et de la portée de son habilitation.

C5.1.g. Tous les navires doivent-ils être inspectés?

Tous les navires auxquels la MLC, 2006, s'applique [voir B4. Quels sont les navires à l'égard desquels la MLC, 2006, s'applique?] sont sujets à inspection par rapport à toutes les prescriptions de la convention (règle 5.1.4, paragraphe 1). Pour les navires qui doivent être certifiés, les dispositions de la règle 5.1.3 et de la norme A5.1.3 s'appliquent également. Les normes à observer dans le cadre de l'inspection sont les prescriptions nationales mettant en œuvre la MLC, 2006.

C5.1.h. Quelle est la liste des 14 points devant faire l'objet d'une certification?

Le premier paragraphe de la norme A5.1.3 dispose:

La liste des points qui doivent être inspectés et jugés conformes à la législation nationale ou autres dispositions visant l'application des prescriptions de la présente convention pour ce qui touche aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord avant qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré figure à l'annexe A5-I. Ces 14 points sont les suivants:

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé

Durée du travail ou du repos
Effectifs du navire
Logement
Installations de loisirs à bord
Alimentation et service de table
Santé et sécurité et prévention des accidents
Soins médicaux à bord
Procédures de plainte à bord
Paiement des salaires

C5.1.i. Les prescriptions de la MLC, 2006, qui n'entrent pas dans la liste des 14 points énumérés à l'annexe A5-I donnent-elles lieu à inspection?

Tous les navires auxquels s'applique la MLC, 2006, sont sujets à inspection par rapport à toutes les prescriptions de la convention (règle 5.1.4, paragraphe 1). Pour les navires qui doivent être certifiés, les dispositions de la règle 5.1.3 et de la norme A5.1.3 s'appliquent également. Les normes à observer dans le cadre de l'inspection sont les prescriptions nationales portant application de la MLC, 2006. Les références des dispositions pertinentes de la législation nationale qui mettent en œuvre la MLC, 2006, sur les 14 points devant faire l'objet d'une certification pour certains navires doivent être indiquées dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime qui doit être établie par l'autorité compétente [voir A25. Qui est l'autorité compétente?].

C5.1.j. Tous les navires doivent-ils être certifiés en vertu de la règle 5.1.3?

Conformément à la règle 5.1.3, la certification est obligatoire pour les navires:

- d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, effectuant des voyages internationaux;
- d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, battant le pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays.

Aux fins de cette règle, «voyage international» désigne un voyage d'un pays à un port d'un autre pays.

Par conséquent, la certification n'est pas obligatoire pour un navire d'une jauge brute inférieure à 500, même si ce navire effectue des voyages internationaux. Elle n'est pas obligatoire non plus pour un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 si, battant le pavillon de l'Etat considéré, il n'effectue pas des voyages internationaux. Néanmoins, le paragraphe 2 de la règle 5.1.3 permet à un armateur dont le navire n'est pas soumis à certification de demander la délivrance d'une telle certification pour ce navire après inspection de celui-ci.

C5.1.k. Selon quel degré de précision faut-il remplir la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM)?

Les prescriptions essentielles à satisfaire au regard de la partie I de la DCTM sont celles qui sont énoncées aux paragraphes 9 et 10 de la norme A5.1.3 de la MLC, 2006:

Elle doit être établie par l'autorité compétente [voir A25. Qui est l'autorité compétente?] conformément au modèle présenté à l'annexe A5-II. Elle doit:

- i) indiquer la liste des points qui doivent être inspectés en application du paragraphe 1 de la présente norme;
- ii) indiquer les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales;
- iii) faire référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires;
- iv) mentionner toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI [voir A11. Qu'est-ce qu'une disposition «équivalente dans l'ensemble?»]; et
- v) indiquer clairement toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu du Titre 3.

Il a été demandé quel degré de précision doivent présenter les informations relatives aux prescriptions nationales visées à l'alinéa ii) ci-dessus qui doivent être données «dans la mesure nécessaire». Le principe directeur B5.1.3 fournit à ce propos les indications suivantes: «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.»

En remplissant la partie I de la DCTM, il sera sans doute utile d'avoir à l'esprit la finalité de cette déclaration, telle qu'énoncée au paragraphe 4 du principe directeur B5.1.3, à savoir: «Il importe par-dessus tout que la déclaration de conformité du travail maritime soit libellée en termes clairs, choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions sont bien mises en œuvre.» Un exemple d'une telle déclaration est fourni à l'annexe B5-I de la MLC, 2006, et peut être utile à cet égard.

C5.1.l. Quelles indications doivent être portées dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM)?

Conformément au paragraphe 10 b) de la norme A5.1.3, la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime, qui doit être établie par l'armateur et certifiée par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité, doit énoncer les mesures adoptées pour assurer une conformité continue, entre deux inspections, avec les prescriptions nationales qui sont mentionnées dans la partie I de la même déclaration, ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue. Des indications détaillées sur les éléments qui doivent être fournis dans la partie II de la déclaration sont données aux paragraphes 2 et 3 du principe directeur B5.1.3. Il sera sans doute utile d'avoir à l'esprit la finalité de cette déclaration, telle qu'énoncée au paragraphe 4 du principe directeur B5.1.3, à savoir: «Il importe par-dessus tout que la déclaration de conformité du travail maritime soit libellée en termes clairs, choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions sont bien mises en œuvre.»

Un exemple d'une telle déclaration est fourni à l'annexe B5-I de la MLC, 2006, et peut être utile à cet égard.

C5.1.m. Un organisme reconnu peut-il être habilité à délivrer une déclaration de conformité du travail maritime (DCTM)?

La partie I de la DCTM doit être «établie par l'autorité compétente» (paragraphe 10 *a*) de la norme A5.1.3), ce qui veut dire que la personne qui la signe doit y être dûment habilitée par l'autorité compétente. Elle est alors délivrée «sous l'autorité de» l'autorité compétente (voir le modèle figurant à l'annexe A5-II de la MLC, 2006). Conformément au paragraphe 1 de la norme A5.1.3, un organisme reconnu peut, s'il y est habilité, délivrer un certificat de travail maritime auquel sera annexée la DCTM, comprenant la partie I, signée au nom de l'autorité compétente, et la partie II, qui peut être certifiée par un organisme reconnu (norme A5.1.3, paragraphe 10).

Ce que l'autorité compétente doit «établir» et signer correspond essentiellement au contenu de la partie I de la DCTM, indiquant les dispositions pertinentes de la législation nationale ou autres mesures assurant la mise en œuvre des prescriptions de la MLC, 2006, dans le pays considéré. Pour la partie I, un modèle de formulaire revêtu de la signature de l'autorité compétente peut être établi à l'avance en laissant en blanc les données spécifiques au navire figurant en haut (nom du navire, numéro OMI, jauge brute, etc.).

Si un organisme reconnu a été dûment habilité par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon à remplir et délivrer le certificat du travail maritime, ce même organisme peut également être habilité à établir la partie I de la DCTM devant être annexée au certificat.

C5.1.n. L'original du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) doit-il se trouver à bord du navire?

La norme A5.1.3 de la MLC, 2006, dispose sous son paragraphe 12: «un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime ... doit être conservé à bord et une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Copie de ces documents est communiquée aux gens de mer ... qui en feront la demande...» La référence à «un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime», qui doit être conservé à bord (et leur traduction en anglais lorsque l'original n'est pas dans cette langue), en même temps qu'à une copie qui doit être affichée bien en vue, signifie que l'original et une copie du certificat et de la DCTM doivent être conservés à bord.

C5.1.o. Quelle est la durée de validité d'un certificat de travail maritime?

La norme A5.1.3 de la MLC, 2006, prévoit sous son paragraphe 1 que le certificat de travail maritime est délivré pour une durée n'excédant pas cinq ans (sous réserve des dispositions du paragraphe 3). Comme il s'agit là d'un délai maximum, la législation de l'Etat du pavillon peut fixer une durée de validité plus courte ou donner instruction à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu dûment habilité de délivrer celui-ci pour une période plus courte. Un tel choix peut être judicieux, notamment pendant les premiers temps suivant l'entrée en vigueur de la convention, afin d'éviter qu'un grand nombre de certificats ne parviennent à expiration à la même période ou pour faire coïncider la période de validité du certificat délivré en application de la MLC, 2006, avec celle des certificats délivrés en application des conventions de l'OMI.

C5.1.p. Quand un certificat de travail maritime provisoire peut-il être délivré?

L'Etat du pavillon n'est pas tenu de délivrer des certificats provisoires. S'il choisit de le faire, la norme A5.1.3, paragraphes 5 à 7, détermine les situations dans lesquelles cela est possible:

- a) aux nouveaux navires, à la livraison;
- b) lorsqu'un navire change de pavillon;
- c) lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Le certificat de travail maritime provisoire peut être délivré pour une période n'excédant pas six mois, par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet. Un certificat de travail maritime provisoire ne peut être délivré qu'une fois qu'il a été établi que:

- a) le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des 14 points énumérés à l'annexe A5-I [voir C5.1.h. Quelle est la liste des 14 points devant faire l'objet d'une certification?];
- b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions de la présente convention;
- c) le capitaine connaît les prescriptions de la présente convention et les obligations en matière de mise en œuvre;
- d) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

C5.1.q. La déclaration de conformité du travail maritime doit-elle être annexée au certificat de travail maritime provisoire?

Aux termes du paragraphe 8 de la norme A5.1.3, la délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

C5.1.r. Un certificat de travail maritime provisoire peut-il être renouvelé?

En vertu des paragraphes 5 et 8 de la norme A5.1.3, un certificat de travail maritime provisoire peut être délivré pour une période n'excédant pas six mois. Il ne peut être délivré de nouveau certificat provisoire à l'expiration de ce délai de six mois.

C5.1.s. Quand un certificat de travail maritime cesse-t-il d'être valide?

La norme A5.1.3 énumère, sous son paragraphe 14, les cas dans lesquels un certificat de travail maritime perd sa validité:

- a) si les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés par la MLC, 2006;
- b) si le certificat n'est pas visé à la suite d'une inspection intermédiaire;
- c) s'il y a changement du pavillon du navire;

-
- d) lorsqu'un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire;
 - e) lorsque des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au Titre 3 de la MLC, 2006.

C5.1.t. Un certificat de travail maritime provisoire peut-il être retiré?

Conformément aux paragraphes 16 et 17 de la norme A5.1.3, un certificat de travail maritime doit être retiré s'il est avéré que le navire en question ne respecte pas les prescriptions de la convention et qu'aucune mesure corrective prescrite n'a été prise [voir C5.1.s. Quand un certificat de travail maritime cesse-t-il d'être valide?].

C5.1.u. Un changement d'organisme reconnu affecte-t-il la validité des certificats qui ont été délivrés?

La règle 5.1.1 dispose, sous son paragraphe 3:

3. Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, un Membre peut, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre Membre, si celui-ci y consent, dont il reconnaît la compétence et l'indépendance pour réaliser des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Dans tous les cas, le Membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant son pavillon.

Du fait que l'Etat du pavillon conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification, sans considération de la délégation effectuée [voir C5.1.b. L'Etat du pavillon peut-il déléguer ses responsabilités?], un changement d'organisme reconnu n'affecte pas la validité des certificats qui ont été délivrés.

C5.1.v. Existe-t-il des modèles de directives à l'usage des inspecteurs de l'Etat du pavillon?

Le paragraphe 7 de la norme A5.1.4 exige que les inspecteurs reçoivent des instructions claires quant aux tâches à accomplir et doivent se munir des pouvoirs appropriés. En 2008, des réunions tripartites d'experts ont abouti à l'adoption des *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*³⁴, en vue d'aider les pays dans la mise en œuvre du Titre 5 de la MLC, 2006. Cette initiative faisait écho à une résolution adoptée par la Conférence internationale du Travail en même temps que la MLC, 2006. Cette résolution soulignait que le succès de la convention dépendrait, entre autres, d'une mise en œuvre uniforme et harmonisée des responsabilités de l'Etat du pavillon, conformément aux dispositions pertinentes de l'instrument et que, du fait que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier, il était important que les inspecteurs de l'Etat du pavillon reçoivent des directives appropriées pour l'exercice de leurs fonctions.

Chaque pays peut avoir, en tant qu'Etat du pavillon, ses pratiques propres en matière d'inspection. Les directives internationales ont été conçues comme un outil pratique destiné à aider les gouvernements à établir leurs propres directives dans ce domaine.

³⁴ Voir note 4.

C5.1.w. Un inspecteur d'un Etat du pavillon a-t-il autorité pour empêcher un navire d'appareiller?

Le paragraphe 7 de la norme A5.1.4 dispose que les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires quant aux tâches à accomplir et munis des pouvoirs appropriés, sont autorisés:

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

C5.1.x. Qu'est-ce que la procédure de plainte à bord?

Conformément au paragraphe 1 de la règle 5.1.5, il doit exister à bord des navires des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la convention, y compris celles concernant les droits des gens de mer. L'existence d'une telle procédure est l'un des 14 points sur lesquels doivent porter l'inspection et la certification.

C5.1.y. A qui incombe la responsabilité de l'élaboration des procédures de plainte à bord?

Conformément au paragraphe 2 de la norme A5.1.5, il incombe aux Membres de veiller à ce que la législation prévoit l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées. Sous son paragraphe 1, le principe directeur B5.1.5 préconise [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?] que l'autorité compétente [voir A25. Qui est l'autorité compétente?] établisse, sous réserve de toutes dispositions pertinentes d'une convention collective applicable, un modèle en vue de l'établissement de telles procédures, en étroite consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer.

C5.1.z. Existe-t-il des modèles de procédures de plainte à bord?

La MLC, 2006, ne comporte aucun modèle de cette nature mais elle énonce, à la règle 5.1.5 et à la norme A5.1.5, certains principes de base: viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible tout en préservant le droit des gens de mer de porter plainte directement auprès du capitaine ou auprès d'autorités extérieures appropriées; respecter le droit des gens de mer d'être accompagnés ou représentés, et celui d'être conseillé de manière impartiale et enfin prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte. Le principe directeur B5.1.5 suggère [voir A12. Quel est le statut des principes directeurs contenus dans la partie B du code?] certaines règles de principe précises comme base de discussion pour l'élaboration de ces procédures.

C5.1.a.a. *Où les gens de mer peuvent-ils se procurer le texte de la procédure de plainte en vigueur à bord?*

Tous les gens de mer doivent recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire (norme A5.1.5, paragraphe 4).

C5.1.b.b. *Les gens de mer doivent-ils toujours recourir à la procédure de plainte en vigueur à bord?*

Si les procédures de plainte doivent tendre à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible, les gens de mer ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine et, s'ils le jugent nécessaire, auprès d'autorités extérieures appropriées (norme A5.1.5, paragraphe 2).

C5.1.c.c. *Les gens de mer peuvent-ils porter plainte directement auprès de l'autorité compétente ou d'un inspecteur de l'Etat du pavillon plutôt que de recourir à la procédure de plainte en vigueur à bord?*

[Voir C5.1.b.b. Les gens de mer doivent-ils toujours recourir à la procédure de plainte en vigueur à bord?].

C5.1.d.d. *Une enquête officielle doit-elle être diligentée en cas d'accident maritime?*

La règle 5.1.6 de la MLC, 2006, prévoit, sous son paragraphe 1, que tout Membre doit diligenter une enquête officielle sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant son pavillon.

C5.2. Responsabilités de l'Etat du port

C5.2.a. Qu'est-ce que l'Etat du port?

Ces termes désignent le pouvoir que le droit international reconnaît à un pays d'exercer un contrôle sur les navires étrangers qui touchent ses ports. Ce pouvoir s'exerce essentiellement à travers l'inspection (souvent désignée «contrôle par l'Etat du port») du navire et des conditions de travail et de vie à bord de celui-ci. On peut voir dans cette pratique une forme de coopération internationale telle que visée à l'article I, paragraphe 2, de la MLC, 2006, coopération au titre de laquelle l'Etat du port soutient les efforts d'un Etat du pavillon en inspectant ses navires pour assurer la continuité de leur conformité entre deux inspections effectuées par l'Etat du pavillon. Il est également fait référence à ce rôle déterminant à l'article V, paragraphes 4 et 7, de la MLC, 2006. Un pays peut avoir – et a bien souvent – simultanément le rôle d'Etat du pavillon, pour ce qui concerne la réglementation des navires qui battent son pavillon, et le rôle de l'Etat du port vis-à-vis des navires des autres pays.

C5.2.b. A quoi sert l'inspection par l'Etat du port?

L'inspection d'un navire étranger faisant escale dans un port, effectuée par un fonctionnaire autorisé, a pour but de vérifier que ce navire respecte les prescriptions de la convention, y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer.

C5.2.c. Qu'est-ce que le contrôle par l'Etat du port?

La notion de «contrôle par l'Etat du port» est issue des arrangements que plusieurs pays d'une région ont passé entre eux en vue de coopérer pour la réalisation du contrôle (des inspections) qu'effectue l'Etat du port pour s'assurer que les navires faisant escale dans l'un de ses ports respectent les normes internationales. Comme indiqué sur le site Internet du premier de ces arrangements régionaux:

... le mémorandum d'entente de Paris est un accord administratif conclu entre les autorités maritimes de 24 pays européens et le Canada. En 1978, le Protocole de la Haye était

conclu entre un certain nombre d'autorités maritimes d'Europe occidentale. Il avait principalement pour objet de faire respecter les conditions de travail et de vie à bord telles que requises par la convention n° 147 de l'OIT. Mais juste au moment où il était sur le point d'entrer en vigueur, en mars 1978, une énorme marée noire ravagea les côtes bretonnes, causée par l'échouage du supertanker «Amoco-Cadiz». Cet accident suscita une émotion considérable dans le public et dans les milieux politiques européens, qui réclamèrent l'instauration d'une réglementation beaucoup plus contraignante, pour le bien de la sécurité maritime. C'est ainsi que fut adopté un mémorandum beaucoup plus étendu, couvrant:

- la sécurité de la vie humaine en mer;
- la prévention de la pollution du milieu marin par les navires;
- les conditions de travail et de vie à bord des navires.

Par suite, un nouvel instrument – le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port – fut adopté en janvier 1982 puis signé, initialement, par 14 pays européens. Il entra en vigueur le 1^{er} juillet 1982. Entre-temps, d'autres pays y ont adhéré et, aujourd'hui, 27 administrations maritimes y sont parties. Comme l'a fait observer l'OMI, «ces inspections étaient initialement destinées à servir de soutien à la mise en œuvre par l'Etat du pavillon, mais l'expérience montra qu'elles pouvaient être extrêmement efficaces, surtout si elles étaient organisées sur une base régionale. Un navire se rendant dans le port d'un pays fera normalement escale dans d'autres pays de la région avant d'entreprendre son voyage de retour, et il est dans l'intérêt de toutes les parties concernées que les inspections soient étroitement coordonnées. Cela permet d'inspecter le plus grand nombre de navires possible tout en évitant que les navires ne soient retardés par des inspections inutiles. La responsabilité première de la conformité du navire aux normes incombe à l'Etat du pavillon – mais le contrôle assuré par l'Etat du port procure un filet de sécurité» permettant d'intercepter les navires inférieurs aux normes. L'OMI a encouragé la mise en place à un niveau régional d'organismes chargés du contrôle par l'Etat du port ainsi que d'accords sur ce contrôle, qui ont été signés et qui couvrent tous les océans du monde: l'Europe et l'Atlantique Nord (mémorandum d'entente de Paris); l'Asie et le Pacifique (mémorandum de Tokyo); l'Amérique latine (accord de Viña del Mar); les Caraïbes (mémorandum des Caraïbes); l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale (mémorandum d'entente d'Abuja); la mer Noire (mémorandum d'entente de la mer Noire); la Méditerranée (mémorandum de la Méditerranée); l'océan Indien (mémorandum d'entente de l'océan Indien); les pays arabes et le Golfe persique (mémorandum d'entente du Conseil de coopération du Golfe (mémorandum d'entente de Riyad)).

C5.2.d. L'Etat du port est-il tenu d'inspecter tous les navires étrangers?

La règle 5.2.1 dispose, sous son paragraphe 1, que chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V de la MLC, 2006, pour vérifier la conformité aux prescriptions de la convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des gens de mer.

Comme l'indiquent les mots «est susceptible», l'inspection des navires étrangers est, au regard de la MLC, 2006, une faculté et non une obligation.

C5.2.e. Qu'est-ce que le «fonctionnaire autorisé» à procéder au contrôle par l'Etat du port?

La notion de «fonctionnaire autorisé» n'est pas définie dans la MLC, 2006; cette question est donc à régler au stade de la mise en œuvre au niveau national.

En septembre 2008, une réunion tripartite d'experts a adopté 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*³⁵, qui ont pour but d'aider dans leur mission les fonctionnaires de l'Etat du port chargés d'effectuer au nom de cet Etat l'inspection des navires étrangers faisant escale dans ses ports [voir A14. Quel est le statut des directives de l'OIT de 2008 concernant les inspections par l'Etat du pavillon et les agents chargés du contrôle par l'Etat du port?]. Ce manuel contient les indications suivantes:

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

30. Les inspections effectuées au titre du contrôle par l'Etat 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'Etat du port». Cela signifie que les personnes doivent être autorisées par l'autorité compétente de l'Etat du port pour effectuer ces inspections et devraient avoir sur elles une identification officielle pouvant être présentée aux capitaines du navire et aux marins.

31. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient recevoir de la législation ou de la réglementation nationale pertinente suffisamment de pouvoir pour exercer leurs responsabilités en application de la MLC, 2006, au cas où une autorité de l'Etat 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'Etat 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'Etat 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'Etat du port seront généralement pertinentes³⁶.

C5.2.f. Existe-t-il des éléments d'orientation ou un modèle de système d'inspection et de suivi par l'Etat du port et d'instructions pour les fonctionnaires autorisés?

En septembre 2008, une réunion tripartite d'experts a adopté 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*³⁷, qui ont pour but d'aider les agents chargés du contrôle par l'Etat du port à inspecter les navires étrangers faisant escale dans ses ports [voir A14. Quel est le statut des directives de l'OIT de 2008 concernant les inspections par l'Etat du pavillon et les agents chargés du contrôle par l'Etat du port?]. La nécessité d'élaborer des directives internationales ainsi que des éléments d'orientation pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port avait été anticipée dans la MLC, 2006, elle-même. En effet, sous son article I, cet instrument dispose: «les Membres coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la présente convention». D'une manière plus spécifique, le paragraphe 3 de la règle 5.2.1 prévoit que «les inspections dans les ports sont effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du Membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port». Le paragraphe 7 de la norme A5.2.1 prévoit que «tout Membre veille à ce que ses

³⁵ Voir note 5.

³⁶ Voir: résolution A.787(19) de l'OMI, section 2.5; annexe 7 du mémorandum d'entente de Paris et le *Code de bonnes pratiques à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'Etat du port*, adoptés sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (MSC-MEPC.4/Circ.2). Les dispositions de la MLC, 2006, concernant les inspecteurs de l'Etat du pavillon peuvent également être utiles aux autorités de l'Etat du port (règle A5.1.4, paragr. 2, 3, 6, 7, 10, 11 et 12).

³⁷ Voir note 5.

fonctionnaires autorisés reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la présente norme». Enfin, le paragraphe 3 du principe directeur B5.2.1 prévoit que «les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l'adoption de directives relatives aux politiques d'inspection, reconnues au niveau international, notamment en ce qui concerne les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire». L'élaboration de directives à l'usage des agents chargés du contrôle par l'Etat du port était une réponse importante à cet appel à l'adoption de «directives reconnues au niveau international» dans l'optique de la mise en œuvre de la MLC, 2006. Cependant, une conception harmonisée du contrôle par l'Etat du port est un processus continu, qui implique une coopération entre les pays et la coordination de l'inspection maritime prévues par les diverses conventions maritimes, notamment par les conventions pertinentes de l'OMI, et non simplement par la MLC, 2006.

C5.2.g. Sur quoi doit porter l'inspection lors d'un contrôle par l'Etat du port?

Le but d'une inspection par un agent chargé du contrôle par l'Etat du port est de déterminer si un navire est conforme aux prescriptions de la convention, y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer (article IV, paragraphe 5). Ces prescriptions sont énoncées dans les articles et les règles, ainsi que dans la partie A (normes) du code de la MLC, 2006, relative aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires (règle 5.2.1, paragraphes 1 et 3). La partie B (principes directeurs) du texte de la MLC, 2006, n'est pas sujet à inspection dans le cadre du contrôle par l'Etat du port. Ces inspections portent en principe sur les 14 points relatifs aux conditions de travail et de vie à bord (norme A5.2.1, paragraphe 2) qui sont énumérés au Titre 5, annexe A5-III, de la MLC, 2006, et doivent faire l'objet d'une certification par l'Etat du pavillon de la conformité du navire aux prescriptions correspondantes de la convention. S'il constate une non-conformité au regard de l'une quelconque des autres prescriptions de la convention relatives aux conditions de travail et de vie, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut également intervenir (règle 5.2.1, paragraphe 1).

Conformément à la convention, les détails de la mise en œuvre des prescriptions de la MLC, 2006, doivent être prescrits dans la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures de l'Etat du pavillon. En ce qui concerne les navires pour lesquels un certificat du travail maritime a été délivré, la partie I de la DCTM annexée au certificat comprendra un résumé des normes adoptées au niveau national pour mettre en œuvre la MLC, 2006, sur les 14 points susmentionnés. Les 14 points (énumérés à l'annexe A5-I de la MLC, 2006) devant faire l'objet d'une certification par l'Etat du pavillon sont les mêmes que ceux (énumérés à l'annexe A5-III de la MLC, 2006) qui doivent être couverts en principe par une inspection effectuée dans le cadre du contrôle par l'Etat du port. Comme on l'indique ci-après, le certificat et la DCTM devraient constituer le point de départ du processus d'inspection puisqu'ils attestent, sauf preuve contraire, que le navire est en conformité avec les prescriptions de la MLC, 2006, y compris en ce qui concerne les droits des gens de mer.

L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut également se voir confier le traitement et l'instruction des plaintes de gens de mer travaillant à bord de navires faisant escale dans leurs ports et, si le traitement de la plainte n'est pas de leur ressort, ils doivent être en mesure d'orienter les gens de mer vers le fonctionnaire habilité à traiter celle-ci ou de recevoir la plainte en vue de sa communication au fonctionnaire compétent.

C5.2.h. Si le certificat du travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime paraissent en règle, y a-t-il lieu de procéder à une inspection plus approfondie?

Conformément au paragraphe 2 de la règle 5.2.1 et au paragraphe 1 de la norme A5.2.1 de la MLC, 2006, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être acceptés comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire aux prescriptions de la convention. En conséquence, l'inspection dans un port doit se limiter à un examen du certificat et de la déclaration, sauf dans l'un des quatre cas suivants:

- a) si les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou si les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou
- b) 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; ou
- c) s'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 convention; ou
- d) si 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 convention.

Dans l'un quelconque de ces cas, 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 en ce qui concerne les droits des gens de mer.

C5.2.i. Dans quels cas les navires étrangers battant le pavillon du pays n'ayant pas ratifié la convention peuvent-ils faire l'objet d'une inspection par l'Etat du port?

Etant donné que les Etats qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006, ne peuvent pas, par définition, établir de certificat du travail maritime ni de déclaration de conformité du travail maritime conformément à cet instrument, les navires battant leur pavillon peuvent à tout moment faire l'objet d'un contrôle par l'Etat du port, notamment eu égard à l'obligation de tout Etat ayant ratifié la convention de veiller à ce que les navires immatriculés dans les pays qui ne l'ont pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable [voir A4. Qu'entend-on par «clause de traitement non moins favorable»?].

C5.2.j. Qu'advient-il en cas de plainte touchant à un domaine qui ne relève pas de l'un des 14 points devant faire l'objet d'une certification?

La norme A5.2.1 admet, sous son paragraphe 1, qu'une inspection plus approfondie soit effectuée dans le cas d'une plainte 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». Il peut donc être procédé à une inspection lorsque le défaut de conformité allégué a trait à l'une quelconque des prescriptions de la MLC, 2006, même si ce défaut de conformité ne concerne pas une prescription relevant de l'un des 14 points qui sont matière à certification et à contrôle par l'Etat du port.

C5.2.k. Qui peut déposer une plainte telle que visée dans la norme A5.2.1?

La norme A5.2.1 dispose, sous son paragraphe 3, qu'une «plainte» s'entend de 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.

C5.2.l. Dans quels cas un navire peut-il être immobilisé par le fonctionnaire autorisé de l'Etat du port?

Aux termes des paragraphes 6 et 8 de la norme A5.2.1, «le fonctionnaire autorisé prend des mesures pour assurer que le navire ne prendra pas la mer» lorsqu'il est constaté que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la convention et que:

- 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 en ce qui concerne les droits des gens de mer.

L'immobilisation doit être maintenue tant que les non-conformités visées ci-dessus n'ont pas été rectifiées, ou encore tant qu'un plan visant à les rectifier n'a pas été accepté par le fonctionnaire autorisé et que celui-ci n'est pas convaincu que le plan sera mis en œuvre rapidement.

Cependant, dans l'exercice des responsabilités énoncées dans la norme A5.2.1, il doit être évité, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire (norme A5.2.1, paragraphe 8).

C5.2.m. En quoi consistent les procédures de traitement des plaintes à terre?

Conformément à la règle 5.2.2 de la MLC, 2006, une plainte d'un marin faisant état d'une infraction aux prescriptions de la convention, y compris celles qui concernent les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé du port dans lequel le navire à bord duquel se trouve le marin fait escale. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer dans ces circonstances (norme A5.2.2, paragraphe 7), et le dépôt de la plainte doit être enregistré par le fonctionnaire autorisé.

C5.2.n. A qui appartient-il de fixer ces procédures?

La règle 5.2.2, paragraphe 1, prévoit que tout Membre doit veiller à ce que les gens de mer se trouvant à bord de navires faisant escale dans un port situé sur son territoire qui font état d'une infraction à des prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, aient le droit de déposer une plainte pour y remédier de façon rapide et concrète. Dans ce contexte, le Membre est l'Etat du port.

C5.2.o. Qui est recevable à porter plainte à terre?

Selon le paragraphe 1 de la norme A5.2.2, une plainte peut être déposée à terre par «un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer». On peut raisonnablement en inférer qu'une telle plainte peut aussi être déposée par un marin par l'intermédiaire d'un représentant.

C5.2.p. Qui est le fonctionnaire autorisé aux fins du traitement de la plainte à terre?

La MLC, 2006, n'aborde pas cette question. Il peut s'agir d'un agent chargé du contrôle par l'Etat du port ou d'un autre fonctionnaire autorisé.

C5.2.q. Les plaintes déposées par les gens de mer sont-elles confidentielles?

Conformément au paragraphe 7 de la norme A5.2.2, des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.

C5.3. Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

C5.3.a. En quoi consistent les responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre?

La règle 5.3 établit les obligations pour la mise en œuvre de responsabilités des Etats en tant que fournisseurs de main-d'œuvre, telles qu'énumérées aux Titres 1 à 4 de la convention. Elle applique également l'article V, paragraphes 1 et 5. Ces responsabilités comprennent la réglementation des services de recrutement et de placement des gens de mer et l'octroi d'une protection de sécurité sociale. Les dispositions de la règle 5.3 et du code ne précisent pas la forme sous laquelle ces prescriptions doivent être mises en œuvre sur le plan juridique. Dans une large mesure, l'exécution effective des obligations découlant des dispositions pertinentes des Titres 1 à 4 vaut exécution de cette obligation, au moins par rapport à la règle 4.5. Les principales obligations sont les suivantes:

- le pays doit mettre en place un système efficace d'inspection et de surveillance pour s'acquitter de ses responsabilités en tant que fournisseur de main-d'œuvre, en particulier en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer;
- doit également satisfaire à ses responsabilités sociales à l'égard des gens de mer qui sont ses ressortissants, qui résident habituellement sur son territoire ou qui y ont élu domicile à un autre titre;
- doit rendre compte dans les rapports qu'il soumet en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT (voir formulaire de rapport)³⁸ du système qu'il a mis en place pour assurer l'exécution de ces obligations.

³⁸ Voir note 8.