

N° 376

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Enregistré à la Présidence du Sénat le 15 février 2012

PROJET DE LOI

*autorisant la **ratification de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail,***

PRÉSENTÉ

au nom de M. François FILLON,

Premier ministre

Par M. Alain JUPPÉ,

ministre d'État, ministre des affaires étrangères et européennes

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La Conférence internationale du travail (CIT) a adopté, lors de sa 94^e session, le 23 février 2006, la convention du travail maritime.

Cette convention propose une approche innovante et globale du secteur maritime. Avec la convention sur le travail dans la pêche adoptée l'année suivante par l'Organisation internationale du travail (OIT), elle constitue un véritable code du travail mondial pour les gens de mer.

La convention du travail maritime réunit la quasi-totalité des conventions et recommandations du travail maritime, soit soixante-huit instruments, en un seul et même texte qui comprend des dispositifs d'application effective innovants.

Visant une large ratification, elle constitue le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime, complétant les conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI) que sont la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).

La convention garantit aux gens de mer des conditions de vie et de travail décentes, une meilleure information sur leurs droits et des moyens renforcés de les faire respecter. Elle présente l'avantage pour les armateurs de faire obstacle à la concurrence déloyale en instaurant une concurrence fondée sur la base de règles communes et contrôlées et en rejetant dans la marginalité les navires hors normes.

Au-delà du seul secteur maritime, ses dispositifs de mise en œuvre et de contrôle intéressent l'ensemble du monde du travail puisque les navires les plus importants devront faire l'objet d'une certification sociale.

Pour les États contractants, cet instrument intègre la dimension humaine dans les contrôles et participe ainsi à l'amélioration de la sécurité en mer. En effet, il est admis que 80 % des accidents maritimes résultent

d'erreurs humaines et le non-respect des normes sociales va généralement de pair avec le non-respect des normes techniques.

La législation européenne a repris sous forme de directive en février 2009 l'accord conclu le 19 mai 2008 par les partenaires sociaux européens et la législation communautaire sera complétée en prenant en compte le titre V de la convention relatif au contrôle. Cet ensemble vient ainsi compléter, sur le plan social, les dispositions prises dans le cadre du paquet Erika III.

Le contrôle des navires en escale comprendra le respect des normes de la convention du travail maritime et le dispositif actuel de contrôle connu sous le nom de *memorandum* d'entente de Paris le prendra en charge. Il ne sera accordé aucun avantage aux navires d'États n'ayant pas ratifié la convention qui seront également contrôlés.

La convention se compose de trois parties distinctes, seize articles numérotés de I à XVI, des règles ainsi qu'un code. Les articles qui figurent au début du texte, édictent des obligations générales et des dispositions procédurales. Les règles énoncent les normes à respecter. Chaque règle est suivie de dispositions du code qui indiquent la manière dont les règles doivent être appliquées. Le code se compose d'une partie A (dispositions - « normes » -, obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs, non obligatoires).

Les règles et les dispositions du code sont réparties en cinq titres :

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

Titre 2 : Conditions d'emploi ;

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

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

Titre 5 : Conformité et mise en application des dispositions.

La définition du champ d'application de la convention du travail maritime est précisée dans les articles. La convention s'applique aux gens

de mer, c'est-à-dire à toutes les personnes travaillant à bord des navires affectés à une activité commerciale (article II 2. et 4.).

L'**article III** mentionne les principes des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail.

L'**article IV** énonce des droits généraux des gens de mer.

L'**article V** traite notamment des inspections.

L'**article VI** pose quelques principes quant à l'application des dispositions contenues dans les règles et le code.

Les **articles VIII à XVI** sont classiquement consacrés aux clauses procédurales (entrée en vigueur, amendements, dénonciation, notamment), l'**article XIII** créant une instance de suivi tripartite de la convention, modalité nouvelle au BIT.

Les règles et le code établissent des normes minimales sur les conditions d'emploi, de travail et de vie à bord. Ces normes minimales englobent notamment l'âge minimum (Règle 1.1 et norme A1.1 du code), le système de recrutement (Règle 1.4 et norme A1.4 du code), le paiement des salaires (Règle 2.2 et norme A2.2 du code), le rapatriement (Règle 2.5 et norme A2.5 du code), le logement à bord (Règle 3.1 et norme A3.1 du code), la santé et la sécurité au travail (Règles 4.1 à 4.4 ; normes A.4.1 à A.4.4), la protection sociale (Règle 4.5, norme A.4.5).

Des mécanismes originaux de contrôle de l'application effective de ses dispositions associant les armateurs, l'État du pavillon et l'État du port sont prévus.

L'État du pavillon délivrera un certificat de travail maritime d'une durée de cinq ans (Règles 5.1.1 et 5.1.3, Norme A5.1.3) en s'assurant que les conditions de travail à bord du navire sont conformes à la réglementation nationale donnant effet à la convention. De plus, il devra exiger que les armateurs de navires battant son pavillon établissent une déclaration de conformité (Règle 5.1.3, Norme A51.3) du travail maritime dans laquelle ils détaillent les mesures prises pour assurer le respect permanent de la réglementation nationale appliquant la convention.

Aux termes de la convention, la possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime sont

obligatoires pour les gros navires, ceux d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 affectés à une navigation internationale (Règle 5.1.3).

Les dispositions consacrées aux inspections par l'État du pavillon font l'objet de la règle 5.1.4 et de la norme A5.1.4 et celles relatives aux inspections par l'État du port correspondent à la règle 5.2.1 et à la norme A5.2.1. L'État du port a le droit d'inspecter tous les navires faisant escale, y compris ceux battant pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la convention.

Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime établissent une présomption de respect par l'armateur des dispositions de la convention. Dès lors qu'un navire est en mesure de présenter ces deux documents, l'inspection dans l'État du port se limite à un contrôle de ces deux documents évitant un contrôle lourd susceptible de retarder le navire.

La convention reprend le principe de la clause dite du « traitement pas plus favorable » signifiant que les États ayant ratifié la convention ne doivent pas être pénalisés par rapport à ceux qui ne l'ont pas ratifiée. Ainsi, lors des contrôles par l'État du port, les navires de ces États seront soumis aux mêmes contrôles et pourront y être immobilisés s'ils ne satisfont pas aux normes minimales de la convention.

L'ensemble du dispositif de contrôle accorde un atout important aux États ayant ratifié la convention puisque leurs navires bénéficieront de facilités de contrôle alors que les navires des États n'ayant pas ratifié la convention seront systématiquement contrôlés et de manière approfondie. Les États sont donc incités à ratifier le plus rapidement possible la convention afin de bénéficier des avantages de ce dispositif.

À cet égard, la convention du travail maritime entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle auront été enregistrées les ratifications d'au moins trente États membres représentant ensemble 33 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale. Actuellement, treize États ont ratifié la convention, la condition de jauge étant déjà atteinte, ce qui représente un signe particulièrement favorable.

En ce qui concerne l'Union européenne, le Conseil a adopté une décision autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime. À la suite d'un accord conclu par les partenaires sociaux européens le 19 mai 2008, la quasi totalité des quatre premiers titres de la convention du travail maritime ont été intégrés, dans la législation communautaire, *par* la directive

2009/13 du 16 février 2009 qui modifie notamment la directive 1999/63/CE relative au temps de travail des gens de mer.

La législation européenne sera complétée afin de prendre en compte les dispositions du titre 5 de la convention relatives aux contrôles et aux responsabilités de l'État du port et de l'État du pavillon.

La ratification de cette convention couvrant le secteur maritime permettra à la France de confirmer son rôle moteur dans le processus d'élaboration et d'adoption des instruments au sein de l'Organisation internationale du travail.

Cette ratification bénéficie du soutien tant des partenaires sociaux du secteur maritime que des organisations professionnelles nationales, qui ont toutes été consultées, de même que du Conseil supérieur de la marine marchande.

Enfin sur le plan international, cette ratification enverra un signal fort aux autres États membres afin qu'ils engagent ou poursuivent le processus de ratification de cette convention. Il est de l'intérêt de la communauté internationale qu'elle entre en vigueur afin de mettre en place un ensemble minimum de droits sociaux au niveau mondial dans le secteur maritime.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre d'État, ministre des affaires étrangères et européennes, qui sera d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée la ratification de la convention du travail maritime 2006 (ensemble quatre annexes), adoptée à Genève, le 7 février 2006, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 15 février 2012

Signé : FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

Le ministre d'État, ministre des affaires étrangères et européennes,

Signé : ALAIN JUPPÉ

C O N V E N T I O N

du travail maritime 2006,

(ensemble quatre annexes),

adoptée à Genève, le 7 février 2006

CONVENTION

du travail maritime 2006

(ensemble quatre annexes)

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 7 février 2006 en sa quatre-vingt-quatorzième session ;

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

- la convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930 ;
- la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 ;
- la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 ;
- la convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951 ;
- la convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957 ;
- la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958 ;
- la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973 ;
- la convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999 ;

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

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

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

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

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

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

Rappelant l'article 94 de la Convention des Nations Unies 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 ;

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

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

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

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale, adopte, ce vingt-troisième jour de février deux mille six, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention du travail maritime, 2006.

Obligations générales

Article I^{er}

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

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

Définitions et champ d'application

Article II

1. Aux fins de la présente convention, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression :

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

b) **Déclaration de conformité du travail maritime** désigne la déclaration visée dans la règle 5.1.3 ;

c) **Jauge brute** désigne la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée. Pour les navires visés par les dispositions transitoires de jaugeage adoptées par l'Organisation maritime internationale, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969) ;

d) *Certificat de travail maritime* désigne le certificat visé dans la règle 5.1.3 ;

e) *Prescriptions de la présente convention* renvoie aux prescriptions des articles, des règles et de la partie A du code qui font partie de la présente convention ;

f) *Gens de mer* ou *marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique ;

g) *Contrat d'engagement maritime* renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage ;

h) *Service de recrutement et de placement des gens de mer* désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;

i) *Navire* désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire ;

j) *Armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

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

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

4. Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

5. En cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

6. Lorsque l'autorité compétente décide qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code visé à l'article VI, paragraphe 1, à un navire ou à certaines catégories de navires battant le pavillon du Membre, les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'autorité compétente ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

7. Toute décision prise par un Membre en application des paragraphes 3, 5 ou 6 doit être communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail qui en informera les Membres de l'Organisation.

8. Sauf disposition contraire expresse, toute référence à la « convention » vise également les règles et le code.

Droits et principes fondamentaux

Article III

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

a) La liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective ;

b) L'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire ;

c) L'abolition effective du travail des enfants ;

d) L'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

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

Article IV

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

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

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

4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.

5. Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.

Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions

Article V

1. Tout Membre applique et fait respecter la législation ou les autres mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter des obligations contractées aux termes de la présente convention en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa juridiction.

2. Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à assurer le respect des prescriptions de la présente convention, notamment par des inspections régulières, des rapports, des mesures de suivi et l'engagement de poursuites conformément à la législation applicable.

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

4. Tout navire auquel la présente convention s'applique peut, conformément au droit international, faire l'objet de la part d'un Membre autre que l'Etat du pavillon, lorsqu'il se trouve dans l'un de ses ports, d'une inspection visant à vérifier que ce navire respecte les prescriptions de la présente convention.

5. Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les services de recrutement et de placement des gens de mer éventuellement établis sur son territoire.

6. Tout Membre interdit les violations des prescriptions de la présente convention et doit, conformément au droit international, établir des sanctions ou exiger l'adoption de mesures correctives en vertu de sa législation, de manière à décourager toute violation.

7. Tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout Etat ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout Etat l'ayant ratifiée.

Règles et parties A et B du code

Article VI

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

2. Tout Membre s'engage à respecter les droits et principes énoncés dans les règles et à appliquer chacune d'entre elles de la manière indiquée dans les dispositions correspondantes de la partie A du code. En outre, il doit dûment envisager de s'acquitter de ses obligations de la manière prescrite dans la partie B du code.

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

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

a) Il favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code ;

b) Il donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code.

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

Article VII

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

Entrée en vigueur

Article VIII

1. Les ratifications formelles de la présente convention sont communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

2. La présente convention ne lie que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général.

3. La convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée.

4. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.

Dénonciation

Article IX

1. Un Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix ans à compter de la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement. La dénonciation ne prend effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre qui, dans l'année après la période de dix années mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ne se prévaut pas de la faculté de dénonciation prévue sera lié pour une nouvelle période de dix ans et pourra, par la suite, dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque nouvelle période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Effet de l'entrée en vigueur

Article X

La présente convention porte révision des conventions suivantes :

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

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

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

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

Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926 ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946 ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976 ;

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

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

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

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

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

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

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

Fonctions de dépositaire

Article XI

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toute ratification, acceptation et dénonciation qui lui seront communiquées en vertu de la présente convention.

2. Quand les conditions énoncées au paragraphe 3 de l'article VIII auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article XII

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, aux fins d'enregistrement conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets sur toute ratification, acceptation et dénonciation enregistrée en vertu de la présente convention.

Commission tripartite spéciale

Article XIII

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

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

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

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

Amendement à la présente convention

Article XIV

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

2. Le texte desdits amendements est communiqué pour ratification aux Membres dont les instruments de ratification de la présente convention ont été enregistrés avant leur adoption.

3. Le texte de la convention modifiée est communiqué aux autres Membres de l'Organisation pour ratification conformément à l'article 19 de la Constitution.

4. Un amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle ont été enregistrés les instruments de ratification de cet amendement ou, selon le cas, les instruments de ratification de la convention modifiée d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

5. Un amendement adopté dans le cadre de l'article 19 de la Constitution n'a force obligatoire que pour les Membres de l'Organisation dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

6. Pour les Membres visés au paragraphe 2 du présent article, un amendement entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

7. Sous réserve des dispositions du paragraphe 9, pour les Membres visés au paragraphe 3 du présent article, la convention modifiée entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

8. Pour les Membres dont la ratification de la convention a été enregistrée avant l'adoption d'un amendement mais qui n'ont pas ratifié celui-ci, la présente convention demeure en vigueur sans l'amendement en question.

9. Tout Membre dont l'instrument de ratification de la présente convention est enregistré après l'adoption de l'amendement mais avant la date visée au paragraphe 4 du présent article peut préciser, dans une déclaration jointe audit instrument, qu'il ratifie la convention mais non l'amendement. Si l'instrument de ratification est accompagné d'une telle déclaration, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après la date d'enregistrement de l'instrument de ratification. Si celui-ci n'est pas accompagné d'une déclaration ou s'il est enregistré à la date ou après la date visée au paragraphe 4, la convention entre en vigueur pour le Membre

concerné douze mois après cette date ; dès l'entrée en vigueur de la convention modifiée conformément au paragraphe 7 du présent article, l'amendement a force obligatoire pour le Membre concerné, sauf disposition contraire dudit amendement.

Amendements au code

Article XV

1. Le code peut être amendé soit selon la procédure énoncée à l'article XIV, soit, sauf disposition contraire expresse, selon la procédure décrite dans le présent article.

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

3. Après avoir vérifié que la proposition d'amendement remplit les conditions établies au paragraphe 2 du présent article, le Directeur général la communique sans tarder, avec toute observation ou suggestion jugée opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions sur cette proposition dans un délai de six mois ou dans le délai, compris entre trois et neuf mois, fixé par le Conseil d'administration.

4. A l'expiration du délai visé au paragraphe 3 du présent article, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions faites selon le même paragraphe, est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté :

a) Si la moitié au moins des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée ;

b) Si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement ; et

c) Si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer inscrits à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.

5. Un amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article est présenté à la session suivante de la Conférence pour approbation. Pour être approuvé, il doit recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, l'amendement est renvoyé devant la commission pour que celle-ci le réexamine, si elle le souhaite.

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

7. Un amendement approuvé par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus de 40 % des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 % au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

8. Un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur six mois après la fin du délai fixé pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 du présent article et n'ayant pas retiré ce désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 11. Toutefois :

a) Avant la fin du délai fixé, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il ne sera lié par l'amendement que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation ;

b) Avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il n'appliquera pas cet amendement pendant une période déterminée.

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

10. La période visée au paragraphe 8 b) du présent article ne devra pas dépasser une année à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou se prolonger au-delà de la période plus longue prescrite par la Conférence au moment où elle a approuvé l'amendement.

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

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

13. Dans la mesure où un certificat de travail maritime porte sur des questions couvertes par un amendement à la convention qui est entré en vigueur :

a) Un Membre ayant accepté cet amendement n'est pas tenu d'étendre le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats de travail maritime délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui :

i) a exprimé formellement, selon le paragraphe 7 du présent article, un désaccord avec l'amendement et ne l'a pas retiré ; ou

ii) a notifié, selon le paragraphe 8 a) du présent article, que son acceptation est subordonnée à une notification ultérieure expresse de sa part et n'a pas accepté l'amendement ;

b) Un Membre ayant accepté l'amendement étend le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui a notifié, selon le paragraphe 8 b) du présent article, qu'il n'appliquera pas l'amendement pendant une période déterminée conformément au paragraphe 10 du présent article.

Textes faisant foi

Article XVI

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

NOTE EXPLICATIVE SUR LES RÈGLES ET LE CODE DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME

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

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

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

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

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

Titre 1. – Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires.

Titre 2. – Conditions d'emploi.

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

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

Titre 5. – Conformité et mise en application des dispositions.

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

7. La convention a trois objectifs sous-jacents :

a) Etablir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes ;

b) Laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits ;

c) Veiller (via le titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.

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

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

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

LES RÈGLES ET LE CODE

TITRE 1

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

Règle

Règle 1.1. – Age minimum

Objet : assurer qu'aucune personne n'ayant pas l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire.

1.1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire.

2. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans.

3. Un âge minimum supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le code.

Norme

Norme A1.1. – Age minimum

1. L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit.

2. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de la présente norme, le terme « nuit » est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.

3. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand :

a) La formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise ; ou

b) La nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.

4. L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. Les types de travail en question seront déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, conformément aux normes internationales applicables.

Principe directeur

Principe directeur B1.1 – Age minimum

1. Lorsqu'ils établissent des règlements relatifs aux conditions de travail et de vie, les Membres devraient accorder une attention particulière aux besoins des jeunes de moins de 18 ans.

Règle

Règle 1.2. – Certificat médical

Objet : assurer que tous les gens de mer sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions en mer.

1. Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.

2. Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le code.

Norme

Norme A1.2. – Certificat médical

1. L'autorité compétente exige qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer.

2. Pour que les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer, l'autorité compétente détermine, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, et compte dûment tenu des directives internationales applicables mentionnées dans la partie B du code, la nature de l'examen médical et du certificat correspondant.

3. La présente norme s'applique sans préjudice de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est accepté par l'autorité compétente aux fins de la règle 1.2. 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.

4. 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. Les médecins doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

5. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou par un arbitre médical indépendants.

6. Le certificat médical indique notamment que :

a) L'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes ;

b) L'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

7. A 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 :

a) Un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an ;

b) Un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.

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

a) La durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois ;

b) L'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

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

10. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.

Principe directeur

Principe directeur B1.2. – Certificat médical

Principe directeur B1.2.1. – Directives internationales

1. L'autorité compétente, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les représentants des gens de mer et toutes les autres personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité devraient suivre les Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/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.

Règle

Règle 1.3. – Formation et qualifications

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

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

2. 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.

3. Les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.

4. Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, doit continuer à s'acquiescer des obligations découlant de cet instrument, sauf si des dispositions à caractère contraignant portant sur la question ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale et sont entrées en vigueur, ou jusqu'à ce que tel soit le cas, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 3 de l'article VIII, la date la plus rapprochée étant retenue.

Règle 1.4. – Recrutement et placement

Objet : assurer que les gens de mer ont accès à un système efficace et bien réglementé de recrutement et de placement des gens de mer.

1.1. Tous les gens de mer doivent pouvoir avoir accès à un système efficace, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

2.2. Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.

3. Tout Membre exige, en ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant son pavillon, que les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent que ces services se conforment aux prescriptions énoncées dans le code.

Norme

Norme A1.4. – Recrutement et placement

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

2. Lorsque des services privés de recrutement et de placement des gens de mer dont l'objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer opèrent sur le territoire d'un Membre, ils ne peuvent exercer leur activité qu'en vertu d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système ne peut être établi, modifié ou remplacé qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. En cas de doute sur la question de savoir si la présente 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. Il convient de ne pas encourager une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement.

3. Les dispositions du paragraphe 2 de la présente norme s'appliquent aussi, dans la mesure où l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, estime qu'elles sont adaptées, dans le cas des services de recrutement et de placement assurés par une organisation de gens de mer sur le territoire d'un Membre pour fournir des gens de mer qui sont ressortissants du Membre à des navires qui battent son pavillon. Les services visés par ce paragraphe sont ceux qui remplissent les conditions suivantes :

a) Le service de recrutement et de placement est géré conformément à une convention collective conclue entre cette organisation et un armateur ;

b) Tant l'organisation des gens de mer que l'armateur sont établis sur le territoire du Membre ;

c) Le Membre dispose d'une législation nationale ou d'une procédure pour autoriser ou enregistrer la convention collective qui permet l'exploitation du service de recrutement et de placement ;

d) Le service de recrutement et de placement est géré dans les règles et des mesures comparables à celles prévues au paragraphe 5 de la présente norme existant pour protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi.

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

a) D'empêcher un Membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier ;

b) D'imposer à un Membre l'obligation d'établir sur son territoire un système de gestion des services privés de recrutement et de placement des gens de mer.

5. Tout Membre adoptant le système mentionné au paragraphe 2 de la présente norme doit au minimum, par voie de législation ou par d'autres mesures :

a) Interdire aux services de recrutement et de placement des gens de mer d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes pour empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises ;

b) Interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnel de voyage similaire, sauf le coût des visas qui doit être à la charge de l'armateur ;

c) S'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire :

i) tiennent à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire ;

ii) s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés des droits et obligations énoncés dans leur contrat d'engagement et que les dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'un exemplaire du contrat leur soit remis ;

iii) vérifient que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement maritime sont conformes à la législation et à toute convention collective incluse dans le contrat ;

iv) s'assurent, dans la mesure où cela est réalisable, que l'armateur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger ;

v) examinent toute plainte concernant leurs activités et y répondent et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée ;

vi) mettent 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.

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

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

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

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

10. Rien dans la présente norme n'a pour effet de réduire les obligations et responsabilités des armateurs ou d'un Membre en ce qui concerne les navires battant son pavillon.

Principe directeur

Principe directeur B1.4. – Recrutement et placement

Principe directeur B1.4.1. – Directives organisationnelles et opérationnelles

1. En exécutant ses obligations en vertu du paragraphe 1 de la norme A1.4, l'autorité compétente devrait envisager de :

a) Prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement des gens de mer, qu'ils soient publics ou privés ;

b) Prendre en compte, avec la participation des armateurs, des gens de mer et des établissements de formation concernés, les besoins du secteur maritime, aux niveaux national et international, lors de l'élaboration des programmes de formation des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution ;

c) Prendre des dispositions appropriées en vue de la coopération des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à l'organisation et au fonctionnement des services publics de recrutement et de placement des gens de mer, là où ils existent ;

d) Déterminer, compte dûment tenu du respect de la vie privée et de la nécessité de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les données personnelles sur les gens de mer peuvent être traitées par les services de recrutement et de placement des gens de mer, y compris la collecte, la conservation, le recoupement et la communication de ces données à des tiers ;

e) Disposer d'un mécanisme de collecte et d'analyse des informations pertinentes sur le marché du travail maritime, notamment sur l'offre actuelle et prévisible de gens de mer embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualifications, ainsi que sur les besoins du secteur, la collecte de données sur l'âge ou le sexe n'étant admissible qu'à des fins statistiques ou si elles sont utilisées dans le cadre d'un programme visant à prévenir toute discrimination fondée sur l'âge ou le sexe ;

f) Veiller à ce que le personnel responsable de la supervision des services publics et privés de recrutement et de placement des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution soit convenablement formé, en ayant acquis notamment une expérience reconnue du service en mer, et à ce qu'il possède une connaissance appropriée du secteur maritime, y compris les instruments internationaux maritimes sur la formation, les certificats de capacité et les normes du travail ;

g) Prescrire des normes opérationnelles et adopter des codes de conduite et des pratiques éthiques pour les services de recrutement et de placement des gens de mer ;

h) Exercer un contrôle du système de licence ou d'agrément dans le cadre d'un système de normes de qualité.

2. Lors de la mise en place du système mentionné au paragraphe 2 de la norme A1.4, tout Membre devrait envisager d'exiger des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire qu'ils mettent au point et qu'ils maintiennent des pratiques de fonctionnement vérifiables. Ces pratiques de fonctionnement pour les services privés de recrutement et de placement des gens de mer et, dans la mesure où elles sont applicables, pour les services publics de recrutement et de placement des gens de mer devraient porter sur les points suivants :

a) Les examens médicaux, les documents d'identité des gens de mer et toutes autres formalités auxquelles ceux-ci doivent satisfaire pour obtenir un emploi ;

b) La tenue, dans le respect de la vie privée et de la confidentialité, de registres complets et détaillés des gens de mer couverts par leur système de recrutement et de placement, lesquels devraient au moins inclure les informations suivantes :

i) les qualifications des gens de mer ; ii) leurs états de service ; iii) les données personnelles pertinentes pour l'emploi ; iv) les données médicales pertinentes pour l'emploi ;

c) La tenue à jour de listes des navires auxquels les services de recrutement et de placement fournissent des gens de mer et l'assurance qu'il existe un moyen de contacter ces services à tout moment en cas d'urgence ;

d) Les procédures propres à assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer ou leur personnel n'exploitent pas les gens de mer lorsqu'il s'agit d'obtenir un engagement à bord de tel ou tel navire ou dans telle ou telle compagnie ;

e) Les procédures propres à parer aux risques d'exploitation des gens de mer pouvant résulter de la remise d'avances sur salaire ou de toute autre transaction financière conclue entre l'armateur et les gens de mer et traitée par les services de recrutement et de placement ;

f) La nécessité de faire connaître clairement les frais que les gens de mer devront éventuellement prendre à leur charge lors du recrutement ;

g) La nécessité de veiller à ce que les gens de mer soient informés de toutes conditions particulières applicables au travail pour lequel ils vont être engagés, ainsi que des politiques adoptées par l'armateur en ce qui concerne leur emploi ;

h) Les procédures établies pour traiter les cas d'incompétence ou d'indiscipline conformément aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationales et, le cas échéant, aux conventions collectives ;

i) Les procédures propres à assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que tous les certificats et documents obligatoires présentés par les gens de mer pour obtenir un emploi sont à jour et n'ont pas été obtenus frauduleusement, et que les références professionnelles sont vérifiées ;

j) Les procédures propres à assurer que les demandes d'informations ou de conseils formulées par les proches des gens de mer lorsque les gens de mer sont à bord sont traitées sans délai, avec bienveillance et sans frais ;

k) La vérification que les conditions de travail à bord des navires sur lesquels des gens de mer sont placés sont conformes aux conventions collectives applicables conclues entre un armateur et une organisation représentative des gens de mer, et, par principe, la mise à disposition de gens de mer aux seuls armateurs qui offrent des conditions d'emploi conformes à la législation ou aux conventions collectives applicables.

3. La coopération internationale entre les Membres et les organisations intéressées pourrait être encouragée, notamment en ce qui concerne :

a) L'échange systématique d'informations sur le secteur et le marché du travail maritimes, sur une base bilatérale, régionale et multilatérale ;

b) L'échange d'informations sur la législation du travail maritime ;

c) L'harmonisation des politiques, des méthodes de travail et de la législation régissant le recrutement et le placement des gens de mer ;

d) L'amélioration des procédures et des conditions de recrutement et de placement des gens de mer sur le plan international ;

e) La planification de la main-d'œuvre, compte tenu de l'offre et de la demande de gens de mer et des besoins du secteur maritime.

TITRE 2

Conditions d'emploi

Règle

Règle 2.1. – Contrat d'engagement maritime

Objet : assurer aux gens de mer un contrat d'engagement maritime équitable.

1. Les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire, et doivent être conformes aux normes énoncées dans le code.

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

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

Norme

Norme A2.1. – Contrat d'engagement maritime

1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions suivantes :

a) A bord des navires battant son pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente convention ;

b) Les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;

c) L'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;

d) Des mesures sont prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime ;

e) Tout marin reçoit un document mentionnant ses états de service à bord du navire.

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

a) Un exemplaire d'un contrat type ;

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

3. Le document mentionné au paragraphe 1 e) de la présente norme ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. La législation nationale détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées.

4. Tout Membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes :

a) Le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance ;

b) Le nom et l'adresse de l'armateur ;

c) Le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;

d) La fonction à laquelle le marin doit être affecté ;

e) Le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;

f) Le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;

g) Le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment :

i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin ;

ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration ;

iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination ;

h) Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;

i) Le droit du marin à un rapatriement ;

j) La référence à la convention collective, s'il y a lieu ;

k) Toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

5. Tout Membre adopte une législation établissant les durées minimales du préavis qui est donné par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime. Ces délais de préavis sont fixés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et ne sont pas inférieurs à sept jours.

6. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. En déterminant ces circonstances, le Membre s'assure que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis, pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence, est prise en considération.

Principe directeur

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

Principe directeur B2.1.1. – Etats de service

1. S'agissant des informations devant figurer dans les états de service visés au paragraphe 1 e) de la norme A2.1, tout Membre devrait veiller à ce que le document en question contienne suffisamment 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.

Règle

Règle 2.2. – Salaires

Objet : assurer aux gens de mer la rétribution de leurs services.

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

Norme

Norme A2.2. – Salaires

1. Tout Membre exige que les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant son pavillon soient versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables.

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

3. Tout Membre exige de l'armateur qu'il prenne des mesures, telles que celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 de la présente norme, pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

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

a) Un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues ;

b) L'obligation que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

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

6. Tout Membre qui adopte des lois ou règlements régissant les salaires des gens de mer doit dûment envisager d'appliquer les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

Principe directeur

Principe directeur B2.2. – Salaires

Principe directeur B2.2.1. – Définitions particulières

1. Aux fins du présent principe directeur :

a) *Matelot qualifié* désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par la législation ou la pratique nationale ou en vertu d'une convention collective ;

b) *Salaires ou solde de base* désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;

c) *Salaires forfaitaire* désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire ; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;

d) *Durée du travail* désigne le temps durant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire ;

e) *Heures supplémentaires* désigne les heures de travail effectuées en sus de la durée normale du travail.

Principe directeur B2.2.2. – Calcul et paiement

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

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

b) Aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine, rémunérée par le salaire ou la solde de base, devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle n'est pas fixée par des conventions collectives ; elle ne devrait pas être supérieure à 48 heures ; les conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable ;

c) Le taux ou les taux de rémunération des heures supplémentaires, qui devraient dans tous les cas être supérieurs d'au moins 25 % au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par convention collective, selon le cas ;

d) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, devrait tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées ; ce registre devrait être élargé par le marin à intervalles ne dépassant pas un mois.

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

a) Le contrat d'engagement maritime devrait spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues en sus du salaire forfaitaire et dans quels cas ;

b) Lorsque des heures supplémentaires sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire devrait être supérieur d'au moins 25 % au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 1 du présent principe directeur ; le même principe devrait être appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire ;

c) Pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie au paragraphe 1 a) du présent principe directeur, la rémunération ne devrait pas être inférieure au salaire minimum applicable ;

d) Pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées devraient être tenus et élargés comme prévu au paragraphe 1 d) du présent principe directeur.

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

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

a) Le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale devrait être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale ;

b) Le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord ; il faudrait tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;

c) Les salaires devraient être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;

d) A la fin de l'engagement, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu ;

e) Des sanctions adéquates ou d'autres mesures appropriées devraient être prises par l'autorité compétente à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due ;

f) Les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;

g) Sous réserve des dispositions de l'alinéa h) du présent paragraphe, l'armateur ne devrait restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;

h) Les retenues sur salaires ne devraient être autorisées que si :

i) cela est expressément prévu par la législation nationale ou une convention collective applicable et le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des conditions dans lesquelles ces retenues sont opérées ;

ii) elles ne dépassent pas au total la limite éventuellement établie par la législation nationale, les conventions collectives ou les décisions judiciaires ;

i) Aucune retenue ne devrait être effectuée sur la rémunération du marin pour l'obtention ou la conservation d'un emploi ;

j) Il devrait être interdit d'infliger aux gens de mer des amendes autres que celles autorisées par la législation nationale, les conventions collectives ou d'autres dispositions ;

k) L'autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés ;

l) Les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi, dans la mesure où elles ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention (n° 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992.

5. Tout Membre devrait, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toutes questions couvertes par le présent principe directeur.

Principe directeur B2.2.3 – Salaires minima

1. Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, tout Membre devrait établir, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des procédures de fixation des salaires minima pour les gens de mer. Les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient participer au fonctionnement de ces procédures.

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

a) Le niveau des salaires minima devrait tenir compte de la nature de l'emploi maritime, des effectifs des navires et de la durée normale du travail des gens de mer ;

b) Le niveau des salaires minima devrait être ajusté à l'évolution du coût de la vie et des besoins des gens de mer.

3. L'autorité compétente devrait s'assurer :

a) Au moyen d'un système de contrôle et de sanctions, que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux établis ;

b) Que tout marin qui a été rémunéré à un taux inférieur au taux minimum peut recouvrer, par une procédure judiciaire ou autre, accélérée et peu onéreuse, la somme qui lui reste due.

Principe directeur B2.2.4. – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés

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

2. Rien dans le présent principe directeur ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente.

Règle

Règle 2.3. – Durée du travail ou du repos

Objet : assurer aux gens de mer une durée de travail ou de repos réglementée.

1. Tout Membre veille à ce que la durée du travail ou du repos des gens de mer soit réglementée.

2. Tout Membre fixe un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code.

Norme

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

1. Aux fins de la présente norme :

a) **Heures de travail** désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire ;

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

2. Dans les limites indiquées aux paragraphes 5 à 8 de la présente norme, 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.

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

4. 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.

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

a) Le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser :

i) 14 heures par période de 24 heures ;

ii) 72 heures par période de sept jours ; ou

b) Le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à :

i) 10 heures par période de 24 heures ;

ii) 77 heures par période de sept jours.

6. 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.

7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

8. Lorsqu'un marin est sur appel, par exemple lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, il bénéficie d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.

9. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les paragraphes 7 et 8 de la présente norme, l'autorité compétente fixe les dispositions visant à assurer aux gens de mer un repos suffisant.

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

a) Le programme du service à la mer et au port ;

b) Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou les conventions collectives applicables.

11. Le tableau visé au paragraphe 10 de la présente norme est établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais.

12. Tout Membre exige que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer soient tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des paragraphes 5 à 11 de la présente norme. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par l'autorité compétente compte tenu des directives disponibles de l'Organisation internationale du Travail ou tout modèle normalisé établi par l'Organisation. Ils sont dans les langues indiquées au paragraphe 11 de la présente norme. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

13. Rien dans les paragraphes 5 et 6 de la présente norme n'empêche un Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux dispositions de la présente norme mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux gens de mer de quart ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

14. Rien dans la présente norme n'affecte 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. Le cas échéant, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Principe directeur

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

Principe directeur B2.3.1. – Jeunes gens de mer

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

a) L'horaire de travail ne devrait pas excéder huit heures par jour ni 40 heures par semaine et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité ;

b) Une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas et une pause d'au moins une heure devrait être assurée pour prendre le repas principal ;

c) Un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures devrait être assuré.

2. A titre exceptionnel, les dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur pourront ne pas être appliquées lorsque :

a) Il n'est pas possible de les concilier avec le service de quart des jeunes gens de mer à la passerelle, aux machines ou au service général ou lorsque le travail organisé par équipe ne le permet pas ;

b) La formation effective des jeunes gens de mer, selon des programmes et plans d'études établis, pourrait en être compromise.

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

4. Le paragraphe 1 du présent principe directeur ne dispense pas les jeunes gens de mer de l'obligation générale, faite à l'ensemble des gens de mer, de travailler dans toute situation d'urgence, conformément aux dispositions du paragraphe 14 de la norme A2.3.

Règle

Règle 2.4. – Droit à un congé

Objet : assurer aux gens de mer un congé approprié.

1. Tout Membre exige que les gens de mer employés sur des navires battant son pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du code.

2. Des permissions à terre sont 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.

Norme

Norme A2.4. – Droit à un congé

1. Tout Membre adopte une législation qui détermine les normes minimales de congé annuel applicables aux gens de mer engagés sur des navires battant son pavillon, en tenant dûment compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de congé.

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

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

Principe directeur

Principe directeur B2.4 – Droit à un congé

Principe directeur B2.4.1 – Calcul des droits

1. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays, toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime devrait être comptée dans la période de service.

2. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou fixées dans une convention collective applicable, les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs tels qu'une maladie ou un accident, ou pour cause de maternité, devraient être comptées dans la période de service.

3. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel devrait être celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime

applicable. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé devrait être calculée au prorata.

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

a) Les jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;

b) Les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays ;

c) Les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;

d) Les congés compensatoires de toute nature, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

Principe directeur B2.4.2. – Prise du congé annuel

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

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

3. Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 2 du présent principe directeur devraient avoir droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement ; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage devraient être à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne devrait pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

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

Principe directeur B2.4.3. – Fractionnement et cumul

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

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur, et à moins qu'il n'en soit convenu autrement par un accord liant l'armateur et les gens de mer intéressés, le congé payé annuel recommandé dans le présent principe directeur devrait consister en une période ininterrompue.

Principe directeur B2.4.4. – Jeunes gens de mer

1. Des mesures particulières devraient être envisagées pour tout marin de moins de 18 ans qui a servi pendant six mois, ou toute autre durée inférieure en application d'une convention collective ou d'un contrat d'engagement maritime, sans congé à bord d'un navire allant à l'étranger, qui n'est pas retourné dans le pays où il a son domicile durant cette période et n'y retournera pas durant les trois mois de voyage suivants. Ces mesures pourraient consister à lui donner le droit d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, au lieu de son engagement d'origine dans le pays de son domicile afin qu'il puisse prendre les congés accumulés pendant le voyage.

Règle

Règle 2.5. – Rapatriement

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

1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code.

2. Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code.

Norme

Norme A2.5. – Rapatriement

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

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

2. Tout Membre veille à ce que des dispositions appropriées soient prévues dans sa législation ou d'autres mesures ou dans les conventions collectives, prescrivant :

- a) Les cas dans lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés, conformément au paragraphe 1 b) et c) de la présente norme ;
- b) La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement ; ces périodes doivent être inférieures à douze mois ;
- c) Le détail des droits devant être octroyés par l'armateur en matière de rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu'il lui incombe de prendre.

3. Tout Membre doit interdire à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, 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.

4. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

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

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

6. En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente norme.

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

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

9. Tout Membre exige que, sur les navires battant son pavillon, une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement soit détenue et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Principe directeur

Principe directeur B2.5. – Rapatriement

Principe directeur B2.5.1. – Conditions des droits au rapatriement

1. Tout marin devrait avoir le droit d'être rapatrié :

- a) Dans le cas prévu au paragraphe 1 a) de la norme A2.5, à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime ;
- b) Dans les cas prévus au paragraphe 1 b) et c) de la norme A2.5 :
 - i) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager ;
 - ii) en cas de naufrage ;
 - iii) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue ;
 - iv) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre ;
 - v) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

2. Pour fixer les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement, conformément au présent code, il faudrait tenir compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. Tout Membre devrait, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourrait s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière.

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

- a) Le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 du présent principe directeur ;
- b) Le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;
- c) La rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives ;
- d) Le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement ;
- e) Le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

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

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

6. Tout Membre devrait prévoir que l'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien devrait être le mode normal de transport. Le Membre devrait prescrire les destinations vers lesquelles les gens de mer peuvent être rapatriés. Ces destinations devraient comprendre les pays avec lesquels les gens de mer seront réputés avoir des attaches effectives, y compris :

- a) Le lieu où le marin a accepté de s'engager ;
- b) Le lieu stipulé par convention collective ;
- c) Le pays de résidence du marin ;
- d) Tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

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

8. Le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable défini par la législation nationale ou les conventions collectives.

Principe directeur B2.5.2 – Mise en œuvre par les Membres

1. Toute l'assistance pratique possible devrait être apportée au marin resté dans un port étranger en attendant son rapatriement et, lorsqu'il tarde à être rapatrié, l'autorité compétente du port étranger devrait veiller à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'Etat du pavillon et de l'Etat dont le marin est ressortissant ou de l'Etat où il réside en soient informés immédiatement.

2. Tout Membre devrait en particulier s'assurer que des arrangements satisfaisants existent :

a) Pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger soit rapatrié lorsqu'il est débarqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable :

- i) soit vers le port d'engagement ;
- ii) soit vers un port de l'Etat dont il est ressortissant ou de l'Etat où il réside, selon le cas ;
- iii) soit vers tout autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente ou sous réserve d'autres garanties appropriées ;

b) Pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident survenus, sans faute intentionnelle de sa part, au service du navire.

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

Règle

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

Objet : assurer que les gens de mer seront indemnisés en cas de perte du navire ou de naufrage.

1. Les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate n cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Norme

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

1. Tout Membre prend des dispositions pour que, en cas de perte du navire ou de naufrage, l'armateur paie à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte ou du naufrage.

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

Principe directeur

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

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

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

2. Tout Membre devrait veiller à ce que les gens de mer puissent avoir recours, pour le recouvrement de ces indemnités, aux mêmes procédures légales que pour le recouvrement des arriérés de salaires gagnés pendant le service.

Règle

Règle 2.7. – Effectifs

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

1. Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon soient dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du navire, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage.

Norme

Norme A2.7. – Effectifs

1. Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté. 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 présente convention.

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

3. Lorsqu'elle détermine les effectifs, l'autorité compétente tient compte de toutes les prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table.

Principe directeur

Principe directeur B2.7. – Effectifs

Principe directeur B2.7.1. – Règlement des différends

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

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

Règle

Règle 2.8. – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

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

1. Tout 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.

Norme

Norme A2.8. – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

1. Tout Membre doit avoir des politiques nationales propres à encourager le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main-d'œuvre stable et compétente.

2. Les politiques visées au paragraphe 1 de la présente norme ont pour but d'aider les gens de mer à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi.

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

Principe directeur

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

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

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

a) Des accords sur le développement des carrières et la formation conclus avec un armateur ou une organisation d'armateurs ;

b) Des dispositions visant à promouvoir l'emploi grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégorie, de gens de mer qualifiés ;

c) La promotion de possibilités, à bord et à terre, de perfectionnement professionnel des gens de mer afin de développer leurs aptitudes professionnelles et de les doter de compétences transférables, en vue de leur permettre de trouver un travail décent et de le garder, d'améliorer les perspectives d'emploi de chacun et de s'adapter aux évolutions de la technologie et des conditions du marché du travail dans le secteur maritime.

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

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

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

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

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

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

TITRE 3

Logement, loisirs, alimentation et service de table

Règle

Règle 3.1. – Logement et loisirs

Objet : assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de lieux de loisirs décentes.

1. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon fournissent et entretiennent 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.

2. Les prescriptions du code mettant en œuvre la présente règle 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 présente 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), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, 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. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

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

Norme

Norme A3.1. – Logement et loisirs

1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires battant son pavillon :

a) Respectent les normes minimales nécessaires pour garantir que les logements mis à la disposition des gens de mer travaillant ou vivant à bord soient sûrs, décentes et conformes aux dispositions pertinentes de la présente norme ;

b) Soient soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes.

2. Pour l'élaboration et l'application de la législation relative à la présente norme, l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées :

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

b) Envisage dûment de suivre les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

3. Les inspections prescrites par la règle 5.1.4 ont lieu :

a) Lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation ;

b) En cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

4. L'autorité compétente veille avec un soin particulier à l'application des prescriptions de la présente convention concernant :

a) La taille des cabines et autres espaces de logement ;

b) Le chauffage et la ventilation ;

c) Le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants ;

d) Les installations sanitaires ;

e) L'éclairage ;

f) L'infirmerie.

5. L'autorité compétente de tout Membre veille à ce que les navires battant le pavillon de ce Membre observent, en ce qui concerne les installations de logement et les lieux de loisirs à bord, les normes minimales qui sont prévues aux paragraphes 6 à 17 de la présente norme.

6. En ce qui concerne les prescriptions générales relatives aux logements :

a) Dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante ; elle ne doit pas être inférieure à 203 centimètres dans les locaux destinés au logement des gens de mer afin d'assurer une entière aisance de mouvement ; l'autorité compétente peut autoriser une réduction, dans certaines limites, de la hauteur de l'espace libre dans tout ou partie de l'espace de ces locaux si elle juge que cette réduction :

i) est raisonnable ;

ii) ne nuit pas au confort des gens de mer ;

b) Les logements doivent être convenablement isolés ;

c) Sur les navires autres que les navires à passagers, tels que définis à la règle 2 e) et f) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), 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 ;

d) Sur les navires à passagers, et sur les navires spéciaux construits conformément aux dispositions du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux de l'OMI, 1983, et de ses versions ultérieures (dénommés ci-après « navires spéciaux »), l'autorité compétente peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des courbes de service ;

e) Les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à la cargaison, la salle des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes ; les parties des cloisons séparant ces locaux des cabines, ainsi que les cloisons extérieures, doivent être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et être imperméables à l'eau et aux gaz ;

f) Les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccordements doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé ;

g) Les logements doivent être bien éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux ;

h) Les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être conformes aux prescriptions de la règle 4.3 et aux dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité ainsi qu'à la prévention des accidents pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques à bord des navires et pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord.

7. En ce qui concerne la ventilation et le chauffage :

a) Les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés ;

b) Tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, doivent être équipés d'un système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;

c) L'aération de toutes les installations sanitaires doit se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des logements ;

d) Une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement sous des climats tropicaux.

8. En ce qui concerne les prescriptions pour l'éclairage, sous réserve des aménagements particuliers éventuellement autorisés à bord des navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat.

9. Lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires, elles doivent répondre aux prescriptions suivantes :

a) Sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle ; dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou des navires spéciaux, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription ;

b) Des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes ;

c) Les cabines doivent être d'une taille convenable et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue ;

d) Chaque marin doit disposer en toute circonstance de sa propre couchette ;

e) Les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres ;

f) La superficie par occupant des cabines des gens de mer à une seule couchette ne doit pas être inférieure à :

i) 4,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;

ii) 5,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 ;

iii) 7 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 ;

g) Cependant, pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, des navires à passagers et des navires spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite ;

h) Sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par deux marins au maximum. La superficie de ces cabines ne doit pas être inférieure à 7 mètres carrés ;

i) A bord des navires à passagers et des navires spéciaux, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne doit pas être inférieure à :

i) 7,5 mètres carrés pour les cabines de deux personnes ;

ii) 11,5 mètres carrés pour les cabines de trois personnes ;

iii) 14,5 mètres carrés pour les cabines de quatre personnes ;

j) Sur les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par plus de quatre personnes. La superficie par occupant de ces cabines ne doit pas être inférieure à 3,6 mètres carrés ;

k) Sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à :

i) 7,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;

ii) 8,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 ;

iii) 10 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 ;

l) Sur les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à 7,5 mètres carrés pour les officiers subalternes et à 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. On entend par officiers subalternes les officiers au niveau opérationnel et par officiers supérieurs les officiers chargés de la gestion ;

m) Le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine doivent disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon particulier ou de bureau ou d'un espace équivalent. L'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées ;

n) Pour chaque occupant, le mobilier doit comprendre une armoire à vêtements d'une contenance minimale de 475 litres et un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres. Si le tiroir est incorporé dans l'armoire, le volume minimal combiné de celle-ci doit être de 500 litres. Elle doit être pourvue d'une étagère et son utilisateur doit pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée ;

o) Chaque cabine doit être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins.

10. En ce qui concerne les prescriptions pour les réfectoires :

a) Les réfectoires doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;

b) Les réfectoires doivent être d'une taille et d'un confort suffisants et être convenablement meublés et aménagés, y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps, compte tenu du nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné. Des réfectoires séparés ou communs sont prévus s'il y a lieu.

11. En ce qui concerne les prescriptions pour les installations sanitaires :

a) Tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires à bord répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes ;

b) Il doit y avoir des installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste de commande de cette salle ; l'autorité compétente peut exempter les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 de cette obligation après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées ;

c) A bord de tout navire, il y a lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire ou une douche, ou les deux, pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles ;

d) Sauf sur les navires à passagers, chaque cabine doit être équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe un dans le cabinet de toilette attenant ;

e) A bord des navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente peut envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises ;

f) Tous les points d'eau affectés aux soins de propreté doivent être alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

12. En ce qui concerne les prescriptions pour l'infirmerie, tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours dispose d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. Lors de l'approbation de l'infirmerie, l'autorité compétente doit s'assurer qu'elle est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires.

13. Des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues.

14. A bord de tous les navires, les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert ; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord.

15. Tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines ; l'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

16. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente.

17. Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents.

18. L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.

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

20. Tout Membre peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter des prescriptions des dispositions de la présente norme énumérées ci-dessous les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque cela est raisonnable, en tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord :

a) Paragraphes 7 b), 11 d) et 13 ;

b) Paragraphe 9 f) et h) à l), uniquement en ce qui concerne la superficie.

21. Des dérogations aux prescriptions de la présente norme ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans ladite norme et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier et sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.

Principe directeur

Principe directeur B3.1. – Logement et loisirs

Principe directeur B3.1.1. – Conception et construction

1. Les cloisons extérieures des cabines et des réfectoires devraient assurer une isolation adéquate. Les encaissements des machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégagant de la chaleur, devraient être convenablement calorifugés lorsque cette chaleur pourrait incommoder dans les logements et les coursives adjacents. Des dispositions devraient également être prises pour assurer une protection contre les effets de la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur ou d'eau chaude, ou les deux.

2. Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage devraient être convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.

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

4. Les cloisons et plafonds des cabines et réfectoires devraient pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devraient être d'une couleur claire, résistante et non toxique.

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

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

Principe directeur B3.1.2. – Ventilation

1. Le système de ventilation des cabines et des réfectoires devrait être réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et sous tous les climats.

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

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

b) A faciliter l'entretien et la désinfection afin de prévenir ou contrôler la propagation des maladies.

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

Principe directeur B3.1.3. – Chauffage

1. L'installation de chauffage du logement des gens de mer devrait fonctionner pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent.

2. A bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci devrait être assuré par l'eau chaude, l'air chaud, l'électricité, la vapeur ou un moyen équivalent. Toutefois, dans la zone réservée au logement, la vapeur ne devrait pas être utilisée pour la transmission de la chaleur. L'installation de chauffage devrait être en mesure de maintenir dans le logement des gens de mer la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation. L'autorité compétente devrait prescrire les conditions à réaliser.

3. Les radiateurs et autres appareils de chauffage devraient être placés et, si nécessaire, protégés de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants des locaux.

Principe directeur B3.1.4. – Eclairage

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

2. Dans les cabines, une lampe de lecture électrique devrait être placée à la tête de chaque couchette.

3. Des normes appropriées d'éclairage naturel et artificiel devraient être établies par l'autorité compétente.

Principe directeur B3.1.5. – Cabines

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

2. 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 comportant des toilettes, afin d'assurer un confort raisonnable à leurs occupants et d'en faciliter la bonne tenue.

3. Pour autant que cela est réalisable, les cabines devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes assurant les quarts ne partagent une même cabine.

4. Les membres du personnel de maistrance ne devraient pas être logés plus de deux par cabine.

5. Pour autant que cela est réalisable, il faudrait envisager de faire bénéficier le second mécanicien de la disposition figurant au paragraphe 9 m) de la norme A3.1.5.

6. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges devrait être compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler et qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne devraient pas être compris dans ce calcul.

7. La superposition de plus de deux couchettes devrait être interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il devrait être interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.

8. Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de 30 centimètres du plancher; la couchette supérieure devrait être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots de plafond.

9. Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis devraient être d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.

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

11. Chaque couchette devrait être pourvue d'un matelas confortable avec sommier ou d'un matelas-sommier combiné. Le matelas et son rembourrage devraient être d'une matière approuvée. Il ne faudrait pas utiliser pour le rembourrage des matelas une matière de nature à abriter de la vermine.

12. Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière devrait être fixé en dessous du sommier à ressorts de la couchette supérieure.

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

14. Les hublots des cabines devraient être garnis de rideaux ou d'un équivalent.

15. Chaque cabine devrait être pourvue d'un miroir, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.

Principe directeur B3.1.6. – Réfectoires

1. Les réfectoires peuvent être communs ou séparés. La décision en la matière devrait être prise après consultation des

représentants des gens de mer et des armateurs et sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Il faudrait tenir compte de facteurs tels que les dimensions du navire et les diverses caractéristiques culturelles, religieuses ou sociales des gens de mer.

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

a) Le capitaine et les officiers ;

b) Le personnel de maistrance et autres gens de mer.

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

4. A bord de tous les navires, les réfectoires devraient être pourvus de tables et de sièges appropriés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser en même temps.

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

a) Un réfrigérateur d'un accès commode et d'une capacité suffisante pour le nombre de personnes utilisant le ou les réfectoires ;

b) Des installations permettant de disposer de boissons chaudes ;

c) Des installations de distribution d'eau fraîche.

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

7. Le dessus des tables et des sièges devrait être d'une matière résistant à l'humidité.

Principe directeur B3.1.7. – Installations sanitaires

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

2. Toutes les toilettes devraient être d'un modèle approuvé et pourvues d'une chasse d'eau puissante ou d'un autre moyen d'évacuation adéquat, tel qu'un système d'aspiration, en état constant de fonctionnement et à commande individuelle.

3. Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plusieurs personnes devraient être conformes à ce qui suit :

a) Les revêtements de sol devraient être d'un matériau durable approuvé, imperméable à l'humidité ; ils devraient être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux ;

b) Les parois devraient être en acier ou en tout autre matériau approuvé et être étanches sur une hauteur d'au moins 23 centimètres à partir du plancher ;

c) Les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés ;

d) Les toilettes devraient être situées en un endroit aisément accessible des cabines et des points d'eau affectés aux soins de propreté, mais elles devraient en être séparées ; elles ne devraient pas donner directement sur les cabines ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre cabines et toilettes ; toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas s'appliquer aux toilettes situées entre deux cabines dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre ;

e) Lorsque plusieurs toilettes sont installées dans un même local, elles devraient être suffisamment encloses pour assurer l'intimité.

4. Le matériel mis à la disposition des gens de mer pour la lessive devrait comprendre :

a) Des machines à laver ;

b) Des machines à sécher le linge ou des locaux de séchage convenablement chauffés et ventilés ;

c) Des fers à repasser et des planches à repasser ou des appareils équivalents.

Principe directeur B3.1.8. – Infirmerie

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

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

3. Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmierie devrait être prescrit par l'autorité compétente.

4. Les occupants de l'infirmierie devraient disposer, pour leur usage exclusif, d'installations sanitaires qui fassent partie de l'infirmierie elle-même ou soient situées à proximité immédiate de celle-ci. Ces installations sanitaires devraient comprendre au minimum des toilettes, un lavabo, une baignoire ou une douche.

Principe directeur B3.1.9. – Autres installations

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

a) Situées à l'extérieur de la salle des machines, mais aisément accessibles de celle-ci ;

b) Equipées d'armoires individuelles, ainsi que de baignoires ou de douches, ou des deux, et de lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

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

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

a) Des articles de literie et des ustensiles de table en bon état de propreté devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer, qui les utiliseront à bord pendant qu'ils seront au service du navire et qui, aux dates spécifiées par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire, devront les rendre ;

b) La literie devrait être de bonne qualité. Les assiettes, les gobelets et autres ustensiles de table devraient être d'une matière approuvée et se prêtant à un nettoyage facile ;

c) Des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer.

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

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

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

3. Lors de l'établissement des plans concernant les installations de loisirs, l'autorité compétente devrait envisager l'installation d'une cantine.

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

a) Un fumoir ;

b) La possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio ;

c) La possibilité de regarder des films, dont le stock devrait être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables ;

d) Des articles de sport, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont ;

e) Lorsque cela est approprié, des moyens de pratiquer la natation ;

f) Une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel et autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock devrait être renouvelé à des intervalles raisonnables ;

g) Des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre ;

h) Des appareils électroniques tels que radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, ordinateurs, logiciels, magnétophones à cassettes ;

i) S'il y a lieu, des bars pour les gens de mer, à moins que cela ne soit contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales ;

j) Un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à Internet, s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif raisonnable.

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

6. Des mesures devraient être envisagées pour garantir, sous réserve de la législation nationale ou internationale applicable, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, les gens de mer obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur partenaire ou leurs parents et amis à bord de leur navire à titre de visiteurs quand celui-ci se trouve au port. Ces mesures devraient tenir compte des autorisations requises à des fins de sûreté.

7. La possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leur partenaire de temps à autre lors d'un voyage devrait être prise en considération, lorsque cela est possible et raisonnable. Les partenaires devraient être munis d'une assurance adéquate couvrant les risques d'accident et de maladie ; l'armateur devrait accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance.

Principe directeur B3.1.12. – Prévention du bruit et des vibrations

1. Les installations pour le logement, les loisirs et le service de table devraient être situées aussi loin que possible des machines, du compartiment de l'appareil à gouverner, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage et de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants.

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

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

4. Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'OIT relatives aux niveaux d'exposition, y compris celles figurant dans le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Les Facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, ainsi qu'à tout texte modificatif ou complémentaire ultérieur relatif aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires. Un exemplaire des instruments applicables, en anglais ou dans la langue de travail du navire, devrait être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer.

5. Le logement, les lieux de loisirs et le service de table ne devraient pas être exposés à des vibrations excessives.

Règle

Règle 3.2. – Alimentation et service de table

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

1. Tout Membre doit veiller à ce que les navires qui battent son pavillon transportent à bord et fournissent de la 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.

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

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

Norme

Norme A3.2. – Alimentation et service de table

1. Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable ainsi que des normes relatives au service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon et doit, par des activités éducatives, faire connaître les normes visées au présent paragraphe et en promouvoir l'application.

2. Tout Membre veille à ce que les navires qui battent son pavillon observent les normes minimales suivantes :

a) Un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage ;

b) Un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes ;

c) Un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

3. Les armateurs veillent à ce que les gens de mer engagés comme cuisinier de navire soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions de la législation du Membre concerné.

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

5. A bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

6. Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

7. Conformément aux procédures prévues au titre 5 en matière de conformité continue des dispositions, l'autorité compétente exige que des inspections documentées fréquentes soient menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, dans les domaines suivants :

a) L'approvisionnement en vivres et en eau potable ;

b) Tous locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable ;

c) La cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

8. Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire.

Principe directeur

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

Principe directeur B3.2.1. – Inspection, éducation, recherche et publication

1. En coopération avec d'autres agences et organisations compétentes, l'autorité compétente devrait recueillir des informations à jour sur la nutrition et sur les méthodes d'achat, de stockage et de conservation des vivres, ainsi que sur la façon de préparer et de servir les repas, compte tenu des spécificités du service de table à bord d'un navire. Ces informations devraient

être mises gratuitement ou à un coût raisonnable à la disposition des fabricants et des commerçants spécialisés dans la fourniture de vivres ou de matériel de cuisine et de table pour les navires, des capitaines, maîtres d'hôtel et cuisiniers de navire, et des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. A cette fin, il faudrait utiliser des moyens appropriés de diffusion, tels que manuels, brochures, affiches, graphiques ou annonces dans des périodiques professionnels.

2. L'autorité compétente devrait faire des recommandations en vue d'éviter le gaspillage de vivres, de faciliter le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et d'assurer une organisation du travail optimale.

3. En coopération avec des agences et des organisations compétentes, l'autorité compétente devrait élaborer du matériel didactique et diffuser des informations à bord concernant les méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants.

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

Principe directeur B3.2.2. – Cuisiniers de navire

1. Ne devraient obtenir un certificat de capacité comme cuisinier de navire que les gens de mer qui remplissent les conditions suivantes :

a) Avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente et qui peut varier en fonction des qualifications ou de l'expérience pertinentes des intéressés ;

b) Avoir réussi l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation agréé pour les cuisiniers.

2. L'examen prescrit peut être organisé et le certificat délivré soit directement par l'autorité compétente, soit, sous le contrôle de celle-ci, par une école de cuisine agréée.

3. L'autorité compétente devrait prévoir la reconnaissance, le cas échéant, des certificats de capacité de cuisinier de navire délivrés par des Membres ayant ratifié la présente convention ou la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée.

TITRE 4

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

Règle

Règle 4.1. – Soins médicaux à bord des navires et à terre

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

1. Tout Membre s'assure que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

2. La protection et les soins visés au paragraphe 1 de la présente règle sont en principe assurés gratuitement aux gens de mer.

3. Tout Membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.

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

Norme

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

1. Pour protéger la santé des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant son pavillon et leur assurer des soins médicaux qui comprennent les soins dentaires essentiels, tout Membre s'assure que soient adoptées des mesures qui :

a) Garantissent l'application aux gens de mer de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales spécifiques au travail à bord d'un navire ;

b) Garantissent aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales ;

c) Accordent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable ;

d) Garantissent que, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger ;

e) Ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

2. L'autorité compétente adopte un modèle type de rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical compétent à terre et à bord. Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer.

3. Tout Membre adopte une législation établissant, pour les soins médicaux et hospitaliers à bord des navires qui battent son pavillon, des prescriptions concernant les installations, les équipements et la formation.

4. La législation nationale exige au minimum le respect des prescriptions suivantes :

a) Tout navire dispose 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 le plan national et international ;

b) 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 détermine également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre de gens de mer, quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord ;

c) 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). Les gens de mer chargés d'administrer les premiers secours doivent avoir suivi avec succès une formation aux premiers secours, conforme aux dispositions de la STCW. La législation nationale précise le niveau de formation exigé compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord ;

d) L'autorité compétente prend les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

Principe directeur

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

Principe directeur B4.1.1. – Fourniture de soins médicaux

1. Pour les navires qui ne sont pas tenus de disposer d'un médecin à bord, l'autorité compétente, en déterminant le niveau de formation aux soins médicaux nécessaire, devrait exiger que :

a) Les navires pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux comptent au moins dans leur équipage un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux de premiers secours requise par la STCW, qui lui permette de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord et de faire bon usage des conseils médicaux transmis par radio ou par satellite ;

b) Tous les autres navires disposent d'au moins un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux exigée par la STCW, comprenant une formation pratique et une formation à des techniques de soins d'urgence comme la thérapie intraveineuse, qui doit permettre aux intéressés de participer efficacement à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils sont susceptibles de rester à bord.

2. Les formations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient être fondées sur le contenu des éditions les plus récentes du *Guide médical international de bord*, du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, du *Document destiné à servir de guide – Guide international de formation maritime*, et de la partie médicale du *Code international des signaux* ainsi que des guides nationaux analogues.

3. Les personnes visées au paragraphe 1 du présent principe directeur et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre, approximativement tous les cinq ans, des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés.

4. La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord devraient être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui devraient contrôler les étiquettes, les dates de péremption, les conditions de conservation et les indications d'emploi de tous les médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements. Lors de l'adoption ou de la révision du guide médical de bord en usage dans le pays, pour déterminer le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales dans ce domaine, y compris de l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* ainsi que des autres guides mentionnés au paragraphe 2.

5. Lorsqu'une cargaison classée dangereuse ne figure pas dans l'édition la plus récente du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, l'information nécessaire sur la nature des substances, les risques encourus, les équipements de protection individuelle à utiliser, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques devrait être communiquée aux gens de mer. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle devraient se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées. Cette information devrait être intégrée dans les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail exposés dans la règle 4.3 et dans les dispositions correspondantes du code.

6. Tous les navires devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues et, s'ils sont équipés d'un système de communication par satellite, ils devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations côtières par l'intermédiaire desquelles les consultations médicales peuvent être obtenues. Les gens de mer chargés des soins médicaux ou des premiers secours à bord devraient être préparés à l'utilisation du guide médical de bord et de la partie médicale de l'édition la plus récente du *Code international des*

signaux, afin de pouvoir comprendre le type d'informations nécessaires au médecin consulté ainsi que les conseils qu'ils en reçoivent.

Principe directeur B4.1.2. – Modèle de rapport médical

1. Le modèle de rapport médical pour les gens de mer prescrit dans la partie A du code devrait être conçu de manière à faciliter les échanges d'informations médicales et assimilées concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident.

Principe directeur B4.1.3. – Soins médicaux à terre

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

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

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

3. Des mesures appropriées devraient être prises pour faciliter le traitement des gens de mer malades. En particulier, les gens de mer devraient être promptement admis dans les cliniques et les hôpitaux à terre, sans difficulté et sans distinction de nationalité ou de confession, et, dans toute la mesure possible, des dispositions devraient être prises pour assurer, lorsque cela est nécessaire, la continuité du traitement complétant l'action des services sanitaires qui leur sont ouverts.

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

1. Tout Membre devrait dûment envisager de participer à la coopération internationale en matière d'assistance, de programmes et de recherches dans les domaines de la protection de la santé et des soins médicaux. Cette coopération pourrait viser à :

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

b) Utiliser de façon optimale tout navire ayant à bord un médecin ainsi que les navires prépositionnés en mer pouvant fournir des services hospitaliers et des moyens de sauvetage ;

c) Établir et tenir à jour une liste internationale de médecins et d'établissements médicaux disponibles à travers le monde pour assurer des soins médicaux d'urgence aux gens de mer ;

d) Débarquer les gens de mer à terre en vue d'un traitement d'urgence ;

e) Rapatrier les gens de mer hospitalisés à l'étranger dès que cela est réalisable, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin ;

f) Prendre des dispositions visant à apporter une assistance personnelle aux gens de mer pendant leur rapatriement, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin ;

g) S'efforcer d'établir des centres sanitaires pour les gens de mer, qui seraient chargés de :

- i) mener des recherches sur l'état de santé, les traitements médicaux et les soins de santé préventifs des gens de mer ;
- ii) former le personnel médical et le personnel de santé à la médecine maritime ;

h) Collecter et évaluer les statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès de gens de mer et les intégrer dans le système national de statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles couvrant d'autres catégories de travailleurs, en les harmonisant avec ce système ;

i) Organiser des échanges internationaux d'informations techniques, de matériel pédagogique et de personnel enseignant ainsi que des cours de formation, des séminaires et des groupes de travail internationaux ;

j) Assurer à tous les gens de mer des services de santé et des services médicaux, curatifs et préventifs, qui leur soient spécialement destinés dans les ports ou mettre à leur disposition des services généraux médicaux, de santé et de rééducation ;

k) Prendre les dispositions nécessaires en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément aux souhaits de leurs parents les plus proches.

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

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

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

Règle

Règle 4.2. – Responsabilité des armateurs

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

1. Tout Membre veille à ce que des mesures prises conformément au code soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le 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.

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

Norme

Norme A4.2. – Responsabilité des armateurs

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

a) Les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;

b) Les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective ;

c) Les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin 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 ;

d) Les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2. La législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

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

a) La totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément à la présente convention ;

b) 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 l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné.

4. La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne peut être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

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

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

b) Un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;

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

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

7. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs parents les plus proches.

Principe directeur

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

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

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 accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

3. La législation nationale peut prévoir le remboursement par une institution d'assurance des frais d'inhumation supportés par l'armateur, lorsque le système d'assurance sociale ou de réparation comporte une prestation en ce qui concerne le marin décédé.

Règle

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

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

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent son pavillon bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

2. Tout Membre, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime, élabore et promulgue des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon.

3. Tout Membre adopte une législation et d'autres mesures au sujet des questions précisées dans le code, en tenant compte des instruments internationaux applicables, et fixe les normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires battant son pavillon.

Norme

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

1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants :

a) L'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer ;

b) Les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires ;

c) Des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toutes autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle ;

d) Les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à leur notification.

2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent :

a) Tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protection de la sécurité et de la santé au travail en général, ainsi qu'aux risques particuliers, et traiter de tous les aspects de la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles de s'appliquer au travail des gens de mer, et particulièrement de ceux qui sont propres à l'exercice du métier de marin ;

b) Indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans ;

c) Indiquer les fonctions du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou des deux, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en œuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail ;

d) Indiquer l'autorité dont sont investis les gens de mer du navire qui ont été nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire. Un tel comité doit être établi sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.

3. La législation et les autres mesures visées au paragraphe 3 de la règle 4.3 sont régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre.

4. Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente convention.

5. L'autorité compétente veille à ce que :

a) Les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles ;

b) Des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés ;

c) Les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête.

6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail sont de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiennent compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet.

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

8. L'autorité compétente exige des armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, qu'ils se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente.

Principe directeur

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

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

1. Les dispositions visées à la norme A4.3 devraient tenir compte du recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'Organisation internationale du Travail, et des autres normes, directives et recueils pratiques internationaux concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail, y compris les niveaux d'exposition qui y figurent.

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

- a) Dispositions générales et dispositions de base ;
- b) Caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante ;
- c) Machines ;
- d) Effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact ;
- e) Effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;
- f) Effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;
- g) Effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas e) et f) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac ;
- h) Mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous ;
- i) Matériel de chargement et de déchargement ;
- j) Prévention et extinction des incendies ;
- k) Ancres, chaînes et câbles ;
- l) Cargaisons dangereuses et lest ;
- m) Equipement de protection individuelle des gens de mer ;
- n) Travail dans des espaces confinés ;
- o) Effets physiques et mentaux de la fatigue ;
- p) Effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool ;
- q) Protection et prévention relatives au VIH/SIDA ;
- r) Réponse aux urgences et aux accidents.

3. L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points auxquels se réfère le paragraphe 2 du présent principe directeur devraient tenir compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail. Les mesures nécessaires devraient tenir dûment compte du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'indi-

vidu, particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail, et le remplacement de ce qui est dangereux par des éléments exempts de danger ou moins dangereux, doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

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

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

Principe directeur B4.3.2. – Exposition au bruit

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, devrait examiner de façon continue la question du bruit à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de l'exposition au bruit.

2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait tenir compte des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer, ainsi que des mesures à prescrire ou à recommander pour réduire le bruit à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes :

- a) Informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés comporte pour l'ouïe et la santé et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit ;
- b) Fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection de l'ouïe homologué ;
- c) Evaluer les risques et réduire l'exposition au bruit dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table, ainsi que dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines.

Principe directeur B4.3.3. – Exposition aux vibrations

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

2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait inclure les effets de l'exposition à des vibrations excessives sur la santé et le confort des gens de mer, ainsi que les mesures à prescrire ou à recommander pour réduire les vibrations à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes :

- a) Informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des vibrations comporte pour leur santé ;
- b) Fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection individuelle homologué ;
- c) Evaluer les risques et réduire l'exposition aux vibrations dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table en adoptant des mesures conformes aux orientations fournies par le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Les Facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et ses révisions ultérieures, en tenant compte des différences existant entre l'exposition dans ces installations et aux postes de travail.

Principe directeur B4.3.4. – Obligations de l'armateur

1. Toute obligation incombant à l'armateur de fournir du matériel de protection ou d'autres dispositifs de prévention des accidents devrait être assortie, en général, de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

2. Il faudrait aussi tenir compte des articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur

la protection des machines, 1963, qui disposent qu'il incombe, d'une part, à l'employeur de veiller à ce que les machines soient munies de dispositifs de protection appropriés et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée sans ces dispositifs et, d'autre part, au travailleur de ne pas utiliser une machine si les dispositifs de protection dont elle est pourvue ne sont pas en place, et de ne pas rendre inopérants ces dispositifs.

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

1. Tous les accidents du travail et les maladies professionnelles devraient être signalés pour faire l'objet d'enquêtes et pour que des statistiques détaillées soient établies, analysées et publiées, en tenant compte de la protection des données personnelles des gens de mer concernés. Les rapports ne devraient pas être limités aux cas d'accidents et de maladies mortels ni aux accidents impliquant le navire.

2. Les statistiques visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient porter sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents, des lésions et des maladies professionnelles et préciser, le cas échéant, dans quel service du navire l'accident s'est produit, le type d'accident et s'il est survenu en mer ou dans un port.

3. Tout Membre devrait tenir dûment compte de tout système ou modèle international d'enregistrement des accidents des gens de mer éventuellement établi par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.6. – Enquêtes

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

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

a) Le milieu de travail, par exemple les surfaces de travail, la disposition des machines, les moyens d'accès, l'éclairage et les méthodes de travail ;

b) La fréquence par groupe d'âge des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles ;

c) Les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires ;

d) Les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement de la charge de travail ;

e) Les problèmes et les conséquences résultant des progrès techniques, ainsi que de leur influence sur la composition des équipages ;

f) Les problèmes résultant de défaillances humaines.

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

1. Afin de disposer d'une base fiable pour l'adoption de mesures visant à promouvoir la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles qui sont dus aux risques propres au travail maritime, il faudrait entreprendre des recherches sur les tendances générales ainsi que sur les risques révélés par les statistiques.

2. La mise en œuvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail devrait être organisée de telle sorte que l'autorité compétente, les armateurs et les gens de mer ou leurs représentants et les autres organismes intéressés puissent y jouer un rôle actif, y compris par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou les résultats d'une évaluation systématique des risques. En particulier, il faudrait créer des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la prévention et de la protection de la sécurité et de la santé au travail ou des groupes de travail *ad hoc* et des comités à bord, au sein desquels les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées seraient représentées.

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

Principe directeur B4.3.8. – Contenu des programmes de protection et de prévention

1. Il faudrait envisager d'inclure les fonctions suivantes parmi les fonctions attribuées aux commissions et autres organismes visés au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.7 :

a) L'élaboration de directives et de politiques nationales relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail et de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents ;

b) L'organisation d'une formation et de programmes relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents ;

c) L'organisation d'une information publique en matière de protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents, en particulier au moyen de films, d'affiches, d'avis et de brochures ;

d) La distribution de documentation et la diffusion d'informations relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.

2. Les règles ou recommandations adoptées par les autorités ou organismes nationaux ou par les organisations internationales intéressées devraient être prises en considération pour la préparation des textes relatifs aux mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ou l'élaboration des pratiques recommandées.

3. Lors de l'élaboration des programmes de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, tout Membre devrait tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et la santé des gens de mer éventuellement publié par l'Organisation internationale du Travail.

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

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

2. L'information publique relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents devrait être continue. Elle pourrait revêtir les formes suivantes :

a) Matériel éducatif audiovisuel, tel que films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires ;

b) Affiches apposées à bord des navires ;

c) Insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ;

d) Campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

3. L'information publique visée au paragraphe 2 du présent principe directeur devrait tenir compte des nationalités, langues et cultures différentes des gens de mer à bord d'un navire.

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

1. Les règlements sur la sécurité et la santé devraient se référer aux dispositions générales concernant les examens médicaux, avant l'entrée en fonction et en cours d'emploi, ainsi que la prévention des accidents et la protection de la santé au travail, qui sont applicables aux activités des gens de mer. Ces règlements devraient préciser en outre les mesures propres à réduire au minimum les risques professionnels auxquels sont exposés les jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Les règlements devraient établir des restrictions empêchant que des jeunes gens de mer dont les aptitudes correspondantes ne seraient pas pleinement reconnues par l'autorité compétente exécutent sans contrôle ni instruction appropriés certains types

de travaux comportant un risque particulier d'accident ou d'atteinte à leur santé ou à leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou d'aptitude. L'autorité compétente pourrait prendre en considération, en particulier, les tâches comportant :

- a) Le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds ;
- b) Le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des caissons étanches ;
- c) L'exposition à des bruits ou à des vibrations atteignant des niveaux nocifs ;
- d) La conduite d'engins de levage ou d'autres équipements ou outils à moteur ou la communication par signes avec les conducteurs d'équipements de ce genre ;
- e) La manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage ;
- f) Le gréement ;
- g) Le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps ;
- h) Le quart de nuit ;
- i) L'entretien de l'équipement électrique ;
- j) Le contact avec des matières potentiellement dangereuses ou avec des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques, et l'exposition à des rayonnements ionisants ;
- k) Le nettoyage des appareils de cuisine ;
- l) La manipulation ou la responsabilité des embarcations annexes.

3. Des mesures pratiques devraient être prises par l'autorité compétente ou par un organisme approprié pour attirer l'attention des jeunes gens de mer sur l'information concernant la prévention des accidents et la protection de leur santé à bord des navires. Ces mesures pourraient inclure des cours et des campagnes d'information officielles de prévention des accidents à l'intention des jeunes, ainsi qu'une instruction et une surveillance professionnelles des jeunes gens de mer.

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

Principe directeur B4.3.11. – Coopération internationale

1. Les Membres, au besoin avec l'assistance d'organismes intergouvernementaux et d'autres organisations internationales, devraient s'efforcer conjointement de parvenir à la plus grande uniformité possible de l'action visant à protéger la sécurité et la santé au travail et à prévenir les accidents.

2. Lors de l'élaboration de programmes de promotion de la protection en matière de sécurité et de santé au travail et de la prévention des accidents du travail conformément aux dispositions de la norme A4.3, tout Membre devrait tenir dûment compte des recueils de directives pratiques publiés par l'Organisation internationale du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales.

3. Les Membres devraient tenir compte de la nécessité d'une coopération internationale en vue de la promotion continue d'activités relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail. Cette coopération pourrait revêtir les formes suivantes :

- a) Accords bilatéraux ou multilatéraux visant à uniformiser les normes et les dispositifs de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ;
- b) Echanges de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de promouvoir la sécurité et la santé au travail et de prévenir les accidents ;
- c) Assistance en matière d'essais de matériel et d'inspection, conformément aux dispositions nationales de l'Etat du pavillon ;
- d) Collaboration pour l'établissement et la diffusion des dispositions, des règles ou des manuels relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents ;
- e) Collaboration pour la production et l'utilisation du matériel de formation ;

f) Mise en commun des moyens matériels ou assistance mutuelle pour la formation des gens de mer dans le domaine de la protection en matière de sécurité et de santé au travail, de la prévention des accidents et des méthodes de travail sûres.

Règle

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

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

1. Tout Membre veille à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Il doit aussi promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le code, dans des ports déterminés en vue d'assurer aux gens de mer des navires se trouvant dans ces ports l'accès à des installations et services de bien-être adéquats.

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

Norme

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

1. Tout Membre doit exiger que les installations de bien-être existant sur son territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent.

2. Tout Membre doit 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.

3. Tout Membre doit favoriser la création de conseils de 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.

Principe directeur

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

Principe directeur B4.4.1. – Responsabilités des Membres

1. Tout Membre devrait :

a) Prendre des mesures pour que des installations et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans des ports d'escale déterminés et qu'une protection adéquate leur soit assurée dans l'exercice de leur profession ;

b) Tenir compte, dans la mise en œuvre de ces mesures, des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé et de loisirs, surtout à l'étranger et à leur arrivée dans des zones de guerre.

2. Les dispositions prises pour le contrôle des installations et services de bien-être devraient prévoir la participation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer intéressés.

3. Tout Membre devrait prendre des mesures visant à accélérer la libre circulation, entre les navires, les organisations centrales d'approvisionnement et les institutions de bien-être, de tout le matériel nécessaire, tel que films, livres, journaux et équipement sportif, à l'usage des gens de mer, tant à bord de leur navire que dans les centres à terre.

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

a) Des consultations entre autorités compétentes en vue d'offrir des installations et services de bien-être aux gens de mer, dans les ports et à bord des navires, ou de les améliorer ;

b) Des accords sur la mise en commun de ressources et la fourniture conjointe d'installations de bien-être dans les grands ports de façon à éviter les doubles emplois inutiles ;

c) L'organisation de compétitions sportives internationales et l'encouragement des gens de mer à participer à des activités sportives ;

d) L'organisation de séminaires internationaux sur la question du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports.

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

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

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

a) Les pouvoirs publics ;

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

c) Des organisations bénévoles.

3. Les installations nécessaires de bien-être et de loisirs devraient être créées ou développées dans les ports. Elles devraient comprendre :

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

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

c) Des installations pédagogiques ;

d) Le cas échéant, des installations permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

4. Ces installations peuvent être fournies en mettant à la disposition des gens de mer, selon leurs besoins, les installations destinées à un usage plus général.

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

6. Il devrait y avoir des hôtels ou foyers adaptés aux besoins des gens de mer, là où cela est nécessaire. Ils devraient offrir des services équivalant à ceux d'un hôtel de bonne classe et devraient, autant que possible, être bien situés et ne pas se trouver à proximité immédiate des installations portuaires. Ces hôtels ou foyers devraient être soumis à un contrôle approprié, les prix devraient être raisonnables et, lorsque cela est nécessaire et réalisable, des dispositions devraient être prises pour permettre de loger les familles des gens de mer.

7. Ces installations devraient être ouvertes à tous les gens de mer sans distinction de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinion politique ou d'origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés ou travaillent. Sans contrevenir de quelque manière que ce soit à ce principe, il pourrait être nécessaire, dans certains ports, de prévoir plusieurs types d'installations d'un niveau comparable mais adaptées aux coutumes et aux besoins des différents groupes de gens de mer.

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

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

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

a) De s'assurer que les installations de bien-être sont toujours adéquates et de déterminer s'il convient d'en créer d'autres ou de supprimer celles qui sont sous-utilisées ;

b) D'aider et de conseiller ceux à qui il incombe de fournir des installations de bien-être et d'assurer une coordination entre eux.

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

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

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

1. Conformément aux conditions et à la pratique nationales, un appui financier aux installations de bien-être dans les ports devrait provenir d'une ou de plusieurs des sources suivantes :

a) Subventions publiques ;

b) Taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes ;

c) Contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations ;

d) Contributions volontaires d'autres sources.

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

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

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

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

3. Les autorités compétentes devraient prendre les mesures nécessaires pour faire connaître aux armateurs ainsi qu'aux gens de mer arrivant dans un port toute loi ou coutume spéciale dont la violation pourrait mettre leur liberté en danger.

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

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

1. En vue de protéger les gens de mer qui se trouvent dans un port étranger, il conviendrait de prendre des mesures tendant à faciliter :

a) L'accès au consul de l'Etat dont ils sont ressortissants ou de l'Etat où ils résident ;

b) Une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.

2. Le cas des gens de mer incarcérés ou consignés dans un port étranger doit être traité rapidement, conformément à la procédure légale, et les intéressés doivent bénéficier de la protection consulaire appropriée.

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

4. Tout Membre devrait, chaque fois que cela est nécessaire, prendre des mesures pour protéger les gens de mer des agressions et autres actes illégaux lorsque le navire se trouve dans ses eaux territoriales et en particulier aux abords des ports.

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

Règle

Règle 4.5 – Sécurité sociale

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

1. Tout Membre veille à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables prévues au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution.

2. Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer.

3. Tout Membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

Norme

Norme A4.5. – Sécurité sociale

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

2. Lors de la ratification, la protection assurée par tout Membre conformément au paragraphe 1 de la règle 4.5 doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme.

3. Tout Membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question.

4. Nonobstant l'attribution des responsabilités indiquée au paragraphe 3 de la présente norme, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.

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

6. Tout Membre doit examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 de la présente norme, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

7. La protection visée au paragraphe 1 de la règle 4.5 peut, selon le cas, être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

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

9. Tout Membre définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.

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

11. Les rapports soumis au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution doivent également contenir des informations sur les mesures prises conformément au paragraphe 2 de la règle 4.5 pour étendre la protection à d'autres branches.

Principe directeur

Principe directeur B4.5. – Sécurité sociale

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

2. Dans les cas mentionnés au paragraphe 6 de la norme A4.5, des prestations comparables pourront être fournies par voie d'assurance, d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres moyens appropriés, en tenant compte des dispositions des conventions collectives applicables. Lorsque de telles mesures sont adoptées, les gens de mer auxquels elles s'appliquent devraient être informés des modalités selon lesquelles la protection assurée par les diverses branches de la sécurité sociale sera fournie.

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

4. Les procédures à définir en vertu du paragraphe 9 de la norme A4.5 devraient être conçues de manière à couvrir tous les différends relatifs aux réclamations des gens de mer intéressés, quelle que soit la manière dont la couverture est assurée.

5. Tout Membre ayant des gens de mer nationaux ou des gens de mer non nationaux, ou les deux, employés à bord des navires battant son pavillon devrait offrir la protection de sécurité sociale prévue par la présente convention, telle qu' applicable, et devrait réexaminer périodiquement les branches de la protection de sécurité sociale visée au paragraphe 1 de la norme A4.5 en vue d'identifier toute autre branche utile aux gens de mer concernés.

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

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

TITRE 5

Conformité et mise en application des dispositions

1. 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.

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

3. Conformément au paragraphe 2 de l'article VI, tout Membre doit s'acquitter des responsabilités qui lui incombent en application des règles de la manière indiquée dans les

normes correspondantes de la partie A du code en tenant dûment compte des principes directeurs correspondants de la partie B du code.

4. Les dispositions du présent titre sont mises en œuvre en tenant compte du fait que les gens de mer et les armateurs, comme toute autre personne, sont égaux devant la loi et ont droit à une protection juridique égale ; ils ont accès sans faire l'objet de discrimination aux cours, tribunaux ou autres mécanismes de règlement des différends. Les dispositions du présent titre ne portent pas attribution de compétence matérielle ou territoriale.

Règle

Règle 5.1. – Responsabilités de l'Etat du pavillon

Objet : assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon.

Règle 5.1.1. – Principes généraux

1. Il incombe à tout Membre de veiller à ce que ses obligations en vertu de la présente convention soient mises en œuvre à bord des navires battant son pavillon.

2. Tout Membre établit un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4, en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la présente convention à bord des navires battant son pavillon.

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.

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

5. Des informations sur le système mentionné au paragraphe 2 de la présente règle, 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.

Norme

Norme A5.1.1. – Principes généraux

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

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

Principe directeur

Principe directeur B5.1.1. – Principes généraux

1. L'autorité compétente devrait prendre les dispositions nécessaires pour favoriser une coopération efficace entre les institutions publiques et les autres organismes auxquels se réfèrent les règles 5.1.1 et 5.1.2 et qui sont intéressés par les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.

2. En vue d'assurer plus efficacement la coopération entre les inspecteurs et les armateurs, les gens de mer et leurs organisations respectives, et afin de maintenir ou d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer, l'autorité compétente devrait consulter à intervalles réguliers les représentants desdites

organisations quant aux meilleurs moyens d'atteindre ces objectifs. Les modalités de ces consultations devraient être déterminées par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

Règle

Règle 5.1.2. – Habilitation des organismes reconnus

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

2. Les rapports mentionnés au paragraphe 5 de la règle 5.1.1 doivent contenir des informations relatives à tout organisme reconnu, à la portée des pouvoirs qui lui sont conférés et aux dispositions prises par le Membre pour assurer que les activités autorisées sont menées à bien de façon complète et efficace.

Norme

Norme A5.1.2. – Habilitation des organismes reconnus

1. Aux fins de l'habilitation visée au paragraphe 1 de la règle 5.1.2, l'autorité compétente doit examiner la compétence et l'indépendance de l'organisme intéressé et établir que celui-ci a démontré que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation :

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

b) Il est en mesure de maintenir et d'actualiser les compétences de son personnel ;

c) Il a une connaissance suffisante des prescriptions de la présente convention ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internationaux pertinents ;

d) Sa taille, sa structure, son expérience et ses moyens correspondent au type et à la portée de l'habilitation.

2. Toute habilitation accordée en matière d'inspection doit au moins autoriser l'organisme reconnu à exiger la correction des défauts qu'il aura constatés quant aux conditions de travail et de vie des gens de mer et à effectuer des inspections dans ce domaine si l'Etat du port le lui demande.

3. Tout Membre doit établir :

a) Un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, y compris des informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux pertinents ;

b) Des procédures de communication avec ces organismes et de contrôle de leur action.

4. Tout Membre fournit au Bureau international du Travail la liste des organismes reconnus qu'il a habilités à agir en son nom et doit tenir cette liste à jour. La liste doit indiquer les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer. Le Bureau tiendra cette liste à la disposition du public.

Principe directeur

Principe directeur B5.1.2. – Habilitation des organismes reconnus

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

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

a) Dispose d'un personnel technique, de gestion et d'appui adéquat ;

b) Dispose, pour fournir les services requis, de professionnels qualifiés en nombre suffisant et répartis de sorte à assurer une couverture géographique satisfaisante ;

c) A démontré sa capacité à fournir des services de qualité dans les délais prescrits ;

d) Est indépendant et capable de rendre compte de son action.

3. L'autorité compétente devrait conclure un accord écrit avec tout organisme qu'elle reconnaît en vue d'une habilitation. Cet accord devrait notamment porter sur les aspects suivants :

a) Champ d'application ;

b) Objet ;

c) Conditions générales ;

d) Exécution des fonctions visées par l'habilitation ;

e) Base juridique des fonctions visées par l'habilitation ;

f) Communication de rapports à l'autorité compétente ;

g) Notification de l'habilitation par l'autorité compétente à l'organisme reconnu ;

h) Contrôle par l'autorité compétente des activités déléguées à l'organisme reconnu.

4. Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils élaborent un système pour la qualification du personnel employé comme inspecteurs de sorte à assurer la mise à jour régulière de leurs connaissances et compétences.

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

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

Règle

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

1. La présente règle s'applique aux navires :

a) D'une jauge brute égale ou supérieure à 500, effectuant des voyages internationaux ;

b) 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 la présente règle, « voyage international » désigne un voyage d'un pays à un port d'un autre pays.

2. La présente règle s'applique également à tout navire qui bat le pavillon d'un Membre et qui n'est pas couvert par le paragraphe 1 de la présente règle, sur demande de l'armateur au Membre concerné.

3. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer la conformité continue des dispositions adoptées qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime dont il est question au paragraphe 4 de la présente règle, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation nationale ou autres dispositions visant l'application de la présente convention.

4. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour une déclaration de conformité du travail maritime mentionnant les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer et énonçant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces prescriptions sur le navire ou les navires concernés.

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

6. Lorsque l'autorité compétente du Membre ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet a vérifié par une inspection qu'un navire battant le pavillon du Membre respecte ou continue de respecter les normes de la présente convention, elle doit délivrer ou renouveler le certificat de travail maritime correspondant, et le consigner dans un fichier accessible au public.

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

Norme

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

1. Le certificat de travail maritime est délivré au navire, pour une durée n'excédant pas cinq ans, par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet. 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.

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

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

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

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

a) Aux nouveaux navires, à la livraison ;

b) Lorsqu'un navire change de pavillon ;

c) Lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

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

7. Un certificat de travail maritime provisoire n'est 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 prescriptions énumérées à l'annexe A5-I, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux alinéas b), c) et d) du présent paragraphe ;

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.

8. La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au paragraphe 1 de la présente norme. Aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée au paragraphe 6 de la présente

norme. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

9. Le certificat de travail maritime, le certificat de travail maritime provisoire et la déclaration de conformité du travail maritime seront établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5-II.

10. La déclaration de conformité du travail maritime sera annexée au certificat de travail maritime. Elle comprend deux parties :

a) La partie I est établie par l'autorité compétente, qui :

- i) indique la liste des points qui doivent être inspectés en application du paragraphe 1 de la présente norme ;
- ii) indique 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) fait référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires ;
- iv) mentionne toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI ;
- v) indique clairement toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3 ;

b) La partie II est établie par l'armateur et énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue.

L'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet certifie la partie II et délivre la déclaration de conformité du travail maritime.

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

12. Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, et leur traduction en anglais lorsque l'original n'est pas dans cette langue, doit être conservé à bord et 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, inspecteurs de l'Etat du pavillon, fonctionnaires autorisés de l'Etat du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande, conformément à la législation nationale.

13. L'obligation relative à la production d'une traduction en anglais, mentionnée aux paragraphes 11 et 12 de la présente norme, ne concerne pas un navire n'effectuant pas un voyage international.

14. Tout certificat établi en application des paragraphes 1 ou 5 de la présente norme perd sa validité :

- a) Si les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés au paragraphe 2 de la présente norme ;
- b) Si le certificat n'est pas visé conformément au paragraphe 2 de la présente norme ;
- 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.

15. Dans le cas mentionné au paragraphe 14 c), d) ou e) de la présente norme, le nouveau certificat n'est délivré que si l'autorité compétente ou l'organisme reconnu qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux prescriptions de la présente norme.

16. Un certificat de travail maritime est retiré par l'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet par l'Etat du pavillon s'il est avéré que le navire en question ne respecte pas les prescriptions de la présente convention et qu'aucune mesure corrective prescrite n'a été prise.

17. Lorsqu'un retrait de certificat de travail maritime est envisagé conformément au paragraphe 16 de la présente norme, l'autorité compétente ou l'organisme reconnu tient compte de la gravité ou de la fréquence des manquements.

Principe directeur

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

1. L'énoncé des prescriptions nationales figurant dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime devrait inclure ou être accompagné de références aux dispositions législatives régissant les conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacune des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I. Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence. Lorsqu'une disposition de la présente convention est mise en œuvre par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, elle devrait être identifiée et une explication concise devrait être fournie. Lorsqu'une dérogation est octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3, la disposition ou les dispositions en question devraient être clairement indiquées.

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

3. Les mesures pour assurer une conformité continue devraient se référer notamment aux prescriptions internationales générales faisant obligation à l'armateur et au capitaine de se tenir informés des derniers progrès réalisés en matière technologique et scientifique en ce qui concerne l'aménagement des lieux de travail, compte tenu des dangers inhérents au travail des gens de mer, et d'informer en conséquence les représentants des gens de mer, garantissant ainsi un meilleur niveau de protection des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord.

4. Il importe par-dessus tout que la déclaration de conformité du travail maritime soit libellée en 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.

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

6. Lorsqu'un navire change de pavillon comme indiqué au paragraphe 14 c) de la norme A5.1.3 et que les deux Etats concernés ont ratifié la présente convention, l'Etat dont le navire était autorisé à battre pavillon précédemment devrait, dans les meilleurs délais, communiquer à l'autorité compétente de l'autre Membre copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime conservés à bord du navire avant le changement de pavillon et, le cas échéant, copie des rapports d'inspection pertinents si l'autorité compétente en fait la demande dans les trois mois suivant la date du changement du pavillon.

Règle

Règle 5.1.4. – Inspection et mise en application

1. Tout Membre vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de

contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la présente convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale.

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

Norme

Norme A5.1.4. – Inspection et mise en application

1. Tout Membre dispose d'un système d'inspection des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant son pavillon, notamment pour vérifier que les mesures relatives aux conditions de travail et de vie énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, le cas échéant, sont suivies et que les prescriptions de la présente convention sont respectées.

2. L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en application du paragraphe 1 de la présente norme. Lorsque des organismes reconnus sont habilités à mener à bien des inspections, le Membre exige que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donne aux intéressés l'autorité juridique nécessaire pour exercer leurs fonctions.

3. Les dispositions nécessaires sont prises pour assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification et assurer la conformité visées au paragraphe 1 de la présente norme.

4. Les inspections sont effectuées à des intervalles conformes aux prescriptions de la norme A5.1.3, le cas échéant. Ces intervalles ne doivent en aucun cas excéder trois ans.

5. Si un Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la présente convention ou qu'il y a de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

6. Tout Membre formule des règles adaptées et en assure l'application effective en vue de garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure indue.

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

a) A monter à bord des navires battant le pavillon du Membre ;

b) A procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées ;

c) A 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.

8. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 7 c) de la présente norme doit pouvoir faire l'objet d'un recours devant l'autorité judiciaire ou administrative.

9. Les inspecteurs ont la faculté de donner des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la présente convention qui met en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.

10. Les inspecteurs tiennent confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives, et s'abstiennent de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.

11. Les inspecteurs ne doivent pas se voir confier des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à une inspection efficace ou de porter préjudice à leur

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

a) Avoir l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler ;

b) Etre tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

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

13. L'autorité compétente tient des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon du Membre dont elle relève.

Elle publie un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

14. Dans le cas d'une enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport est soumis à l'autorité compétente dès que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l'enquête.

15. Lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises conformément aux dispositions de la présente norme, tous les efforts raisonnables sont faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.

16. Des indemnités sont versées conformément à la législation nationale pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

17. Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives sont prévues et effectivement appliquées par tout Membre en cas d'infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs.

Principe directeur

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

1. L'autorité compétente et tout autre service ou autorité responsable de tout ou partie de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour pouvoir remplir leurs fonctions. En particulier :

a) Tout Membre devrait prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs puissent disposer, en tant que de besoin, de l'assistance d'experts et de techniciens dûment qualifiés dans l'accomplissement de leur travail ;

b) Les inspecteurs devraient disposer de locaux convenablement situés ainsi que de moyens matériels et de transport adéquats pour pouvoir s'acquitter de manière efficace de leurs tâches.

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

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

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

b) En fournissant aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées des informations et conseils techniques au sujet des moyens les plus efficaces de donner

effet aux prescriptions de la présente convention et d'œuvrer à une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord des navires.

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

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

b) Les ressources mises à la disposition des inspecteurs ;

c) Les conditions pratiques dans lesquelles l'inspection doit être effectuée pour être efficace.

5. Sous réserve des conditions établies par la législation nationale pour le recrutement dans le service public, les inspecteurs devraient posséder des qualifications et une formation adéquate pour exercer leurs fonctions et, autant que possible, avoir une formation maritime ou une expérience de marin. Ils devraient posséder une connaissance adéquate des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi que de la langue anglaise.

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

7. Tous les inspecteurs devraient connaître précisément les circonstances dans lesquelles il y a lieu de procéder à une inspection, l'étendue de l'inspection à effectuer dans les différentes circonstances visées et la méthode générale d'inspection.

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

a) A monter à bord des navires librement et à l'improviste. Cependant, au moment d'engager l'inspection du navire, les inspecteurs devraient informer de leur présence le capitaine ou la personne assumant le commandement et, selon le cas, les gens de mer ou leurs représentants ;

b) A interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions de la législation, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé ;

c) A exiger communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou informations ayant directement trait à l'objet de l'inspection en vue de vérifier que la législation nationale assurant la mise en œuvre de la présente convention est respectée ;

d) A s'assurer de l'affichage des avis requis par la législation nationale mettant en œuvre la présente convention ;

e) A prélever et à emporter, aux fins d'analyse, des échantillons de produits, de marchandises, d'eau potable, de vivres, de matériaux et de substances utilisés ou manipulés ;

f) A la suite d'une inspection, à porter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine les manquements pouvant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord ;

g) A alerter l'autorité compétente et, s'il y a lieu, l'organisme reconnu sur tous manquements ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte et à les saisir de propositions pour l'amélioration de cette législation ;

h) A aviser l'autorité compétente de tout accident du travail ou maladie professionnelle affectant des gens de mer dans les cas et selon la manière prescrits par la législation.

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

10. Le rapport annuel publié par l'autorité compétente de tout Membre en ce qui concerne les navires battant le pavillon de ce Membre devrait inclure :

a) Une liste des lois et des règlements en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que tous les amendements devenus applicables pendant l'année ;

b) Des informations détaillées sur l'organisation du système d'inspection ;

c) Des statistiques des navires ou autres locaux assujettis à l'inspection et des navires ou autres locaux effectivement inspectés ;

d) Des statistiques de l'ensemble des gens de mer assujettis à la législation nationale ;

e) Des statistiques et des informations sur les violations de la législation, les sanctions infligées et les cas où des navires ont été immobilisés ;

f) Des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles affectant des gens de mer et ayant fait l'objet d'une déclaration.

Règle

Règle 5.1.5. – Procédures de plainte à bord

1. Tout Membre exige qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre interdit et sanctionne toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

3. Les dispositions de la présente règle et des sections correspondantes du code sont sans préjudice du droit du marin de chercher réparation par tout moyen légal lui paraissant approprié.

Norme

Norme A5.1.5. – Procédures de plainte à bord

1. Sans préjudice d'une portée plus large que la législation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer pourront avoir recours aux procédures à bord pour porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout Membre veille à ce que la législation prévoit l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de la règle 5.1.5. Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, 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.

3. Les gens de mer ont le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures seront prévues pour prévenir la *victimisation* de gens de mer ayant porté plainte. Le terme « *victimisation* » désigne tout acte malveillant, quel qu'en soit l'auteur, à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ni calomnieuse.

4. 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. Le document doit mentionner notamment les coordonnées de l'autorité compétente dans l'Etat du pavillon et, si ce n'est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer, ainsi que le nom d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale quant à leur plainte et de les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

Principe directeur

Principe directeur B5.1.5. – Procédures de plainte à bord

1. Sous réserve de toutes dispositions pertinentes d'une convention collective applicable, l'autorité compétente devrait, en étroite consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, établir un modèle en vue de l'établissement de procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes à bord des navires battant le pavillon du Membre concerné. Les éléments suivants devraient être pris en compte lors de l'établissement de ces procédures :

a) De nombreuses plaintes peuvent viser précisément les personnes à qui elles doivent être soumises, voire le capitaine du navire. En tout état de cause, les gens de mer devraient aussi pouvoir se plaindre directement au capitaine ou auprès d'instances extérieures ;

b) Afin d'éviter toute victimisation des gens de mer ayant présenté une plainte relative à des questions relevant de la présente convention, les procédures devraient encourager la dési-

gnation à bord du navire d'une personne à même de conseiller les gens de mer sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et, si le marin auteur de la plainte le lui demande, d'assister à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

2. Les procédures examinées pendant les consultations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient au minimum prévoir ce qui suit :

a) Les plaintes devraient être soumises au chef de service du marin qui porte plainte ou à son responsable hiérarchique ;

b) Le chef de service ou le responsable hiérarchique du marin devrait s'efforcer de régler le problème dans un délai prescrit, adapté à la gravité de l'objet du litige ;

c) Si le chef de service ou le responsable hiérarchique ne parvient pas à régler le litige à la satisfaction du marin, celui-ci peut en référer au capitaine, qui devrait s'occuper personnellement de la question ;

d) Les gens de mer devraient en tout temps avoir le droit d'être accompagnés et représentés par un autre marin de leur choix à bord du navire concerné ;

e) Les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu devraient être enregistrées et copie devrait en être remise aux gens de mer concernés ;

f) Si une plainte ne peut être réglée à bord, elle devrait être soumise à terre à l'armateur qui devrait disposer d'un délai suffisant pour régler le problème, s'il y a lieu en consultation avec les gens de mer concernés ou toute personne qu'ils peuvent nommer pour les représenter ;

g) Dans tous les cas, les gens de mer devraient avoir le droit d'adresser leur plainte directement au capitaine et à l'armateur ainsi qu'aux autorités compétentes.

Règle

Règle 5.1.6. – Accidents maritimes

1. Tout Membre diligente une enquête officielle sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant son pavillon. Le rapport final de cette enquête est en principe rendu public.

2. Les Membres doivent coopérer en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents maritimes graves visés au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme

Norme A5.1.6. – Accidents maritimes

(Pas de dispositions.)

Principe directeur

Principe directeur B5.1.6. – Accidents maritimes

(Pas de dispositions.)

Règle

Règle 5.2. – Responsabilités de l'Etat du port

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

Règle 5.2.1. – Inspections dans le port

1. Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V, pour vérifier la conformité aux prescriptions de la présente 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.

2. Tout Membre accepte le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime exigés par la règle 5.1.3 comme attestant, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits

des gens de mer. En conséquence, sauf dans les cas précisés dans le code, l'inspection dans ses ports est limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration.

3. 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. Ces inspections se limitent à vérifier que les aspects examinés sont conformes aux prescriptions applicables des articles et des règles de la présente convention ainsi que de la seule partie A du code.

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

5. Des informations relatives au système visé au paragraphe 4 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, figurent dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme

Norme A5.2.1. – Inspections dans le port

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

a) Les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison ; ou

b) Il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention ; ou

c) Il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention ; ou

d) Une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention,

une inspection plus approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

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

3. Lorsqu'une plainte est déposée en vertu du paragraphe 1 d) de la présente norme, l'inspection doit se limiter en général à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son instruction ne fournisse de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément au paragraphe 1 b) de la présente norme. Aux fins du paragraphe 1 d) de la présente norme, il faut entendre par « plainte » toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord.

4. Lorsque, à la suite d'une inspection plus détaillée, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié. Au cas où le fonctionnaire autorisé considère que les manquements constatés sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une

plainte déposée en vertu du paragraphe 3 de la présente norme, le fonctionnaire autorisé les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée, et il peut :

- a) Informer un représentant de l'Etat du pavillon ;
- b) Communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

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

6. Au cas où, après une inspection plus approfondie de la part du fonctionnaire autorisé, il est constaté que le navire n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention et que :

- a) Les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ;
- b) La non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer,

le fonctionnaire autorisé prend des mesures pour assurer que le navire ne prendra pas la mer tant que les non-conformités visées aux alinéas a) ou b) du présent paragraphe n'auront pas été rectifiées, ou encore tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et ne sera pas convaincu que le plan sera mis en œuvre rapidement. Si le navire est interdit d'appareiller, le fonctionnaire autorisé en informe sans délai l'Etat du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande une réponse de l'Etat du pavillon dans le délai prescrit. Le fonctionnaire autorisé informe également, sans délai, les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port où a eu lieu l'inspection.

7. Tout Membre veille à ce que ses 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.

8. Dans l'exercice des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente norme, tout Membre évite, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. S'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé, des dommages et intérêts sont payés pour toute perte ou tout préjudice subi. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

Principe directeur

Principe directeur B5.2.1. – Inspection dans le port

1. L'autorité compétente devrait élaborer une politique d'inspection à l'intention des fonctionnaires autorisés qui procèdent à des inspections en vertu de la règle 5.2.1. Cette politique devrait viser à assurer une certaine cohérence et à guider par ailleurs les activités d'inspection et de mise en application liées aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les fonctionnaires autorisés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

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

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

Règle

Règle 5.2.2. – Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Tout Membre veille 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.

Norme

Norme A5.2.2. – Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé au port où le navire fait escale. Dans ce cas, ledit fonctionnaire doit entreprendre une enquête initiale.

2. Dans les cas appropriés, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête initiale doit vérifier si les procédures de plaintes à bord prévues à la règle 5.1.5 ont été envisagées. Le fonctionnaire autorisé peut également mener une inspection plus détaillée conformément à la norme A5.2.1.

3. Le fonctionnaire autorisé doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire.

4. Si l'enquête ou l'inspection menée au titre de la présente norme révèle la non-conformité avec le paragraphe 6 de la norme A5.2.1, les dispositions de ce paragraphe sont appliquées.

5. Lorsque les dispositions du paragraphe 4 de la présente norme ne s'appliquent pas et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire autorisé doit sans délai en aviser l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives.

6. Lorsque la plainte n'a pas été réglée malgré les mesures prises conformément au paragraphe 5 de la présente norme, l'Etat du port doit communiquer une copie du rapport établi par le fonctionnaire autorisé au Directeur général. Le rapport doit être accompagné de toute réponse reçue dans les délais prescrits de la part de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon. Les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port sont également informées. En outre, des statistiques et des informations concernant les plaintes réglées doivent être régulièrement communiquées par l'Etat du port au Directeur général. Ces deux communications sont faites afin que, sur la base d'une action appropriée et rapide, un registre de ces informations soit tenu et porté à la connaissance des parties, y compris les organisations d'armateurs et de gens de mer qui sont susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

7. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.

Principe directeur

Principe directeur B5.2.2. – Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1. Lorsqu'une plainte visée à la norme A5.2.2 est traitée par un fonctionnaire autorisé, celui-ci devrait déterminer dans un premier temps s'il s'agit d'une plainte de nature générale qui concerne tous les gens de mer à bord du navire ou une catégorie d'entre eux, ou d'une plainte relative au cas particulier du marin concerné.

2. Si la plainte est de nature générale, le recours à une inspection plus détaillée, conformément à la norme A5.2.1, devrait être envisagé.

3. Si la plainte concerne un cas particulier, il convient de prendre connaissance de l'issue des procédures d'examen de la plainte éventuellement menées à bord du navire pour son règlement. Si de telles procédures n'ont pas été envisagées, le fonctionnaire autorisé devrait encourager le plaignant à avoir recours

à toutes procédures disponibles à bord du navire. De bonnes raisons doivent exister pour justifier l'examen d'une plainte avant que toute procédure de plainte à bord du navire ait été envisagée. Celles-ci incluent l'inadéquation ou la lenteur des procédures internes ou encore la crainte du plaignant de subir des représailles pour avoir déposé une plainte.

4. Dans toute enquête relative à une plainte, le fonctionnaire autorisé devrait donner au capitaine, à l'armateur et à toute personne impliquée dans la plainte la possibilité de faire connaître leurs vues.

5. Le fonctionnaire autorisé peut s'abstenir d'intervenir davantage dans le règlement de la plainte dans le cas où l'Etat du pavillon, répondant à la notification de l'Etat du port conformément au paragraphe 5 de la norme A5.2.2, démontre qu'il est en mesure de traiter la question et dispose de procédures adéquates à cette fin, et qu'il a présenté un plan d'action acceptable.

Règle

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

Objet : assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer ainsi que leur protection sociale.

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

2. Des précisions détaillées pour la mise en œuvre du paragraphe 1 de la présente règle figurent dans le code.

3. Tout Membre met 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 vertu de la présente convention.

4. Des informations relatives au système mentionné au paragraphe 3 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, devront figurer dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme

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

1. Tout Membre assure le respect des prescriptions de la présente convention applicables à l'administration et aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire au moyen d'un système d'inspection et de surveillance et par des procédures légales en cas d'infraction aux dispositions en matière de licence et autres prescriptions prévues dans la norme A1.4.

Principe directeur

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

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

ANNEXE A 5 - I

CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE DES GENS DE MER DEVANT ÊTRE INSPECTÉES ET APPROUVÉES PAR L'ÉTAT DU PAVILLON AVANT LA CERTIFICATION D'UN NAVIRE CONFORMÉMENT À LA NORME A5.1.3, PARAGRAPHE 1

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.

ANNEXE A 5 - II

CERTIFICAT DE TRAVAIL MARITIME

(Note : le présent certificat doit être accompagné en annexe d'une déclaration de conformité du travail maritime)

Délivré en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la Convention du travail maritime, 2006 (ci-après « la convention ») sous l'autorité du Gouvernement de :

(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par

(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire :

Lettres ou numéro distinctifs :

Port d'immatriculation :

Date d'immatriculation :

Jauge brute (1) :

Numéro OMI :

Type de navire :

Nom et adresse de l'armateur (2) :

(1) Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique Observations du Certificat international de jaugeage des navires (1969) (article II.1 c) de la convention).

(2) *Armateur* désigne le propriétaire du navire ou une 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 (article II.1 f) de la convention).

Il est certifié :

1. Que ce navire a été inspecté et que sa conformité aux prescriptions de la convention et aux dispositions de la déclaration de conformité du travail maritime ci-jointe a été vérifiée.

2. Que les conditions de travail et de vie des gens de mer telles que spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention. La déclaration de conformité du travail maritime figurant en annexe contient dans sa partie I un récapitulatif de ces prescriptions nationales.

Le présent certificat est valide jusqu'au..... sous réserve d'inspections réalisées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Le présent certificat n'est valide que s'il est accompagné de la déclaration de conformité du travail maritime délivrée

à le

Date de l'inspection sur la base de laquelle le présent certificat est établi

Etabli à le
Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat :

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

Inspection intermédiaire obligatoire et, le cas échéant, inspection supplémentaire

Il est certifié que le navire a été inspecté conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention et que les conditions de travail et de vie des gens de mer spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention.

Inspection intermédiaire Signé :
(Signature du fonctionnaire autorisé)

(à effectuer entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat)

Lieu :
Date :
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Mentions supplémentaires (le cas échéant)

Il est certifié que le navire a fait l'objet d'une inspection supplémentaire pour vérifier qu'il continuait d'être en conformité avec les prescriptions nationales mettant en œuvre la convention, conformément aux dispositions de la norme A3.1, paragraphe 3, de la convention (nouvelle immatriculation ou modification substantielle du logement) ou pour d'autres raisons.

Inspection supplémentaire Signé :
(le cas échéant) (Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu :
Date :
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Inspection supplémentaire Signé :
(le cas échéant) (Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu :
Date :
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Inspection supplémentaire Signé :
(le cas échéant) (Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu :
Date :
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

Convention du travail maritime, 2006

(Note : la présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité de : (insérer le nom de l'autorité compétente telle que définie à l'article II, paragraphe 1 a), de la convention).

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes :

NOM DU NAVIRE	NUMÉRO OMI	JAUGE BRUTE

est exploité conformément aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la Convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que :

a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous ;

b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous ; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire ;

c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis < sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après > < dans la section prévue à cet effet ci-après > (*biffer la mention inutile*) ;

d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après ;

e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1)
2. Certificat médical (règle 1.2)
3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
7. Effectifs du navire (règle 2.7)
8. Logement (règle 3.1)
9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
14. Paiement des salaires (règle 2.2)

Nom :

Titre :

Signature :

Lieu :

Date :

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Dispositions équivalentes dans l'ensemble

(Note : *biffer le paragraphe sans objet*)

Les dispositions équivalentes dans l'ensemble applicables conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI de la convention, à l'exception de celles mentionnées ci-dessus, sont indiquées ci-après (*donner une description s'il y a lieu*) :

.....

Aucune disposition équivalente dans l'ensemble n'est applicable.

Nom :

Titre :

Signature :

Lieu :

Date :

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Dérogations conformément au titre 3

(Note : *biffer le paragraphe sans objet*)

Les dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 de la convention sont indiquées ci-après :

.....

Aucune dérogation n'a été octroyée.

Nom :

Titre :

Signature :
 Lieu :
 Date :
 (Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

Mesures adoptées pour assurer la conformité continue entre deux inspections

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité continue entre les inspections :

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I) :

1. Age minimum (règle 1.1)
2. Certificat médical (règle 1.2)
3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
7. Effectifs du navire (règle 2.7)
8. Logement (règle 3.1)
9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
14. Paiement des salaires (règle 2.2)

Je soussigné certifie que les mesures ci-dessus ont été établies afin d'assurer entre les inspections la conformité continue aux prescriptions citées dans la partie I.

Nom de l'armateur (1) :
 Adresse de la société :
 Nom de la personne habilitée à signer :
 Titre :
 Signature de la personne habilitée à signer :
 Date :
 (Sceau ou cachet de l'armateur) (1)

Les mesures susvisées ont été vérifiées par (indiquer le nom de l'autorité compétente ou de l'organisme dûment reconnu) et, après inspection du navire, ont été jugées conformes aux objectifs visés à l'alinéa b) du paragraphe 10 de la norme A5.1.3 en ce qui concerne les mesures visant à garantir la conformité initiale et continue aux prescriptions énoncées dans la partie I de la présente déclaration.

Nom :
 Titre :
 Adresse :
 Signature :
 Lieu :
 Date :
 (Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

(1) Armateur désigne le propriétaire du navire ou une 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 (article II.1 j) de la convention).

Certificat de travail maritime provisoire

Etabli en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la Convention du travail maritime, 2006 (ci-après « la convention ») sous l'autorité du Gouvernement de :

(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par
 (désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire :
 Lettres ou numéro distinctifs :
 Port d'immatriculation :
 Date d'immatriculation :
 Jauge brute (1) :
 Numéro OMI :
 Type de navire :
 Nom et adresse de l'armateur (2) :

Il est certifié, aux fins du paragraphe 7 de la norme A5.1.3 de la convention, que :

a) ce navire a été inspecté, dans la mesure de ce qui est raisonnable et possible, au regard des rubriques énumérées à l'annexe A5-I de la convention, compte tenu de la vérification des éléments spécifiés sous b), c) et d) ci-dessous ;

b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord du navire en vue d'assurer la conformité avec les dispositions de la convention ;

c) le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations relatives à sa 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.

Le présent certificat est valide jusqu'au..... sous réserve d'inspections effectuées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Date de l'inspection visée au point a) ci-dessus

Etabli à le

Signature du fonctionnaire dûment autorisé ayant établi le présent certificat provisoire

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(1) Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique Observations du Certificat international de jaugeage des navires (1969) (article II.1 c) de la convention).

(2) Armateur désigne le propriétaire du navire ou une 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 (article II.1 j) de la convention).

ANNEXE A 5 - III

ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX SUJETS À UN CONTRÔLE DÉTAILLÉ PAR UN FONCTIONNAIRE AUTORISÉ DE L'ÉTAT DU PORT EFFECTUANT UNE INSPECTION AU TITRE DE LA NORME A5.2.1

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.

A N N E X E B 5-I

EXEMPLE DE DÉCLARATION NATIONALE

Voir principe directeur B5.1.3, paragraphe 5,
Convention du travail maritime, 2006

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

(Note : la présente déclaration doit être annexée
au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité du : *ministère des Transports maritimes de X...*

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes :

NOM DU NAVIRE	NUMÉRO OMI	JAUGE BRUTE
EXEMPLE	123-45	1 000

est exploité conformément à la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que :

a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous ;

b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous ; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire ;

c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis < sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après > < dans la section prévue à cet effet ci-après > (biffer la mention inutile) ;

d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après ; et

e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1).

Loi maritime n° 123 de 1905, telle qu'amendée (« Lois »), Chapitre X ; Réglementation maritime (« Réglementation »), 2006, Règles 1111-1222.

Les âges minima sont ceux énoncés dans la convention.

Le terme « nuit » s'entend de la période comprise entre 21 heures et 6 heures, à moins que le ministère des Transports maritimes (le « ministère ») n'en dispose autrement.

L'annexe A donne des exemples de travaux dangereux interdits aux personnes de moins de 18 ans. Dans le cas des navires de charge, aucune personne de moins de 18 ans ne travaille dans les zones indiquées comme dangereuses sur le plan du navire (annexé à la présente déclaration).

2. Certificat médical (règle 1.2).

Loi, Chapitre XI ; Réglementation, Règles 1223-1233.

Les certificats médicaux doivent être conformes aux prescriptions de la STCW, lorsqu'elles sont applicables ; dans les autres cas, les prescriptions de la STCW sont appliquées avec les ajustements nécessaires.

Les opticiens qualifiés figurant sur la liste approuvée par le ministère peuvent établir des certificats relatifs à l'acuité visuelle.

Les examens médicaux répondent aux prescriptions des directives OIT/OMS mentionnées dans le principe directeur B1.2.1.

.....
.....

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

*Mesures adoptées pour assurer la conformité permanente
entre deux inspections*

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité permanente entre les inspections :

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I.)

1. Age minimum (règle 1.1).

La date de naissance de chaque marin est mentionnée à côté de son nom sur le rôle d'équipage.

Le capitaine ou un officier agissant en son nom (« l'officier compétent ») vérifie le rôle au début de chaque voyage et note la date de cette vérification.

Chaque marin de moins de 18 ans reçoit, au moment de son engagement, une note qui lui interdit de travailler de nuit ou d'effectuer les travaux jugés dangereux énumérés dans l'annexe (voir partie I, section 1) ou tout autre travail dangereux. Cette note prescrit également au marin de consulter l'officier compétent en cas de doute en la matière. L'officier compétent conserve une copie de la note portant la signature du marin au-dessous de la mention « Reçu et lu » ainsi que la date du jour de signature.

2. Certificat médical (règle 1.2).

L'officier compétent conserve les certificats médicaux à titre strictement confidentiel, ainsi qu'une liste, élaborée sous sa responsabilité, qui indique pour chaque marin à bord : les fonctions, la date du certificat médical/des certificats médicaux en cours de validité ainsi que l'état de santé indiqué sur le certificat.

En cas de doute quant à l'aptitude du marin à exercer une fonction ou des fonctions particulières, l'officier compétent consulte le médecin traitant du marin ou tout autre praticien qualifié et consigne un résumé de ses conclusions, ainsi que son nom, son numéro de téléphone et la date de la consultation.

.....
.....

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et européennes

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de la convention du travail maritime
de l'Organisation internationale du travail

NOR : MAEJ1133589L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. - SITUATION DE REFERENCE ET OBJECTIFS DE LA CONVENTION

L'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté le 23 février 2006, lors de la 94^{ème} session de la Conférence internationale du travail, réunie en session maritime, la convention du travail maritime, 2006, qui fait l'objet du présent projet de loi.

Cette convention, dont l'élaboration et l'adoption ont été particulièrement soutenues par la France, marque une évolution importante dans l'histoire des normes internationales du travail. C'est le premier instrument de l'OIT qui met en place pour un secteur d'activité un ensemble de normes couvrant les différents domaines du droit social.

La convention institue des normes sociales minimales d'application directe dans le secteur maritime, qui est historiquement et en raison de sa nature le premier secteur mondialisé. L'adoption de cet instrument a été suivie par celle, en juin 2007, de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche, dont la ratification fera l'objet d'un autre projet de loi. Ces conventions constituent de véritables codes du travail mondiaux pour les gens de mer et les pêcheurs, traitant de l'ensemble des conditions d'emploi, de travail et de vie à bord et de protection sociale.

L'un des objectifs de la convention est d'intégrer le respect des normes sociales dans le contrôle des navires en escale, contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité maritime. Elle vient compléter les conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI) que sont :

- la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, (SOLAS) ;
- la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) ;

- la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;

- la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL66).

La convention résulte d'une volonté commune des armateurs, représentés par la Fédération internationale des armateurs (ISF), et des gens de mer, représentés par la Fédération internationale des ouvriers des transports (ITF). Ces deux organisations disposent d'une commission permanente au BIT, la Commission paritaire maritime.

Constatant, à la fin du vingtième siècle, la forte dégradation des conditions de travail et d'emploi des gens de mer, de même que l'accroissement de la concurrence déloyale de certains registres peu soucieux du respect des normes internationales, les armateurs et les gens de mer ont souhaité qu'une réponse globale soit élaborée dans le cadre tripartite de l'Organisation internationale du travail.

La Commission paritaire maritime a adopté, lors de sa 29^{ème} session en janvier 2001, un rapport, nommé « *accord de Genève* ». Destiné au Conseil d'administration du BIT, il traduisait la volonté des partenaires sociaux de consolider et de moderniser les 68 conventions et recommandations maritimes de l'OIT anciennes pour bon nombre d'entre elles et très inégalement ratifiées.

L'accord de Genève invitait le Conseil d'administration à envisager la possibilité de regrouper ces normes dans un instrument unique, à vocation universelle et doté de mécanismes d'application effective et directe. Les gouvernements, via une décision de la 280^{ème} session du Conseil d'administration du BIT en mars 2001, ont approuvé cette demande.

Dès l'engagement des travaux en décembre 2001, les armateurs ont fait connaître leur volonté de mettre un frein au dumping social qui s'était instauré dans l'économie mondiale du secteur maritime et d'établir des règles de concurrence minimale, applicables à tous les navires quel que soit leur pavillon, lesquelles devraient être effectivement contrôlées.

Les travaux d'élaboration de la convention du travail maritime, sous présidence française, se sont déroulés du 16 décembre 2001, date de mise en place du groupe de travail d'experts de haut niveau, jusqu'au 23 février 2006, date de son adoption par la 94^{ème} Conférence internationale du Travail, réunie en session maritime.

La convention s'inscrit dans une logique de développement durable en instaurant dans l'économie des transports maritimes, à l'instar de ce qui est prévu pour les règles de sécurité ou de lutte contre la pollution, des mécanismes de contrôle permettant le respect effectif de la norme.

Par son caractère universel et ses mécanismes d'application directe elle vise une large ratification car elle s'inscrit dans des dispositifs de contrôle déjà éprouvés au niveau international. Elle renforcera les dispositifs régionaux de contrôle des navires faisant escale dans les ports, dits de « contrôle de l'Etat du port », en y intégrant l'élément humain.

Elle comprend un dispositif de contrôle innovant pour le monde du travail, la certification des navires en matière sociale.

L'entrée en vigueur de la convention se traduira pour la France et l'Europe par sa prise en compte au sein du dispositif de contrôle issu du *mémorandum* d'entente de Paris (Paris MOU) auquel notre pays participe.

Il convient de noter que tous les navires en escale pourront être contrôlés car sera appliqué le principe dit du « *pas plus favorable* », déjà en œuvre dans le secteur maritime et qui permet de contrôler les navires battant pavillon d'Etats n'ayant pas ratifié la convention en ne leur accordant pas un traitement plus favorable.

Il est nécessaire d'évoquer la structure de la convention, innovante également au sein du BIT, puisque non accompagnée, comme c'est en général le cas d'une Recommandation. Elle est composée d'articles et d'un code A, obligatoire et d'un code B, qui est intégré, sous forme de principes directeurs, non obligatoires, mais pour lesquels, au moment de la ratification, il doit être dûment envisagé de les appliquer. Ceci est expliqué dans la « Notice explicative sur les Règles et le code de la convention du travail maritime », insérée après son Préambule.

La convention prévoit également en son article XV un mécanisme d'amendement simplifié qui permet de la faire évoluer de manière souple, analogue à celui que prévoit la convention SOLAS. Selon ces dispositions et selon la procédure indiquée, c'est au membre ayant ratifié d'exprimer formellement son désaccord sur un amendement donné. Il résulte d'un tel mécanisme que le fait, pour un Etat, de ratifier la convention plus tôt lui accorde un avantage en ce sens qu'il lui permet, le cas échéant, de ne pas se voir opposer un amendement avec lequel il aurait un désaccord ou pour lequel il aurait besoin d'un délai supplémentaire. A contrario les Etats ratifiant la convention ne peuvent que la ratifier dans son ensemble, y compris avec les amendements qui y auront été intégrés.

II. – CONSEQUENCES ESTIMEES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION

La ratification et la mise en œuvre de la convention du travail maritime constitue un des engagements du Grenelle de la mer. Elle s'inscrit dans un mouvement général de modernisation du droit social des gens de mer engagé ces dernières années.

La convention du travail maritime remplacera lors de son entrée en vigueur trente-sept conventions de l'OIT, dont trente-six ratifiées par la France. Elle intègre aussi les recommandations maritimes de l'OIT dans le même instrument. Si elle ne bouleverse pas le droit social maritime qui présente, en France, un niveau de garantie globalement supérieur, son impact sur le droit des gens de mer n'est pas négligeable. Sa mise en œuvre s'inscrit et accompagne le travail de modernisation engagé tout au long de la dernière décennie. Ceci s'est concrétisé par la codification du droit du travail maritime au sein du code des transports dont la partie législative est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2010.

Ce code comprend, dans sa cinquième partie intitulé « *Transport et navigation maritimes* » un livre spécifiquement consacré aux gens de mer. Il clarifie les relations entre le code du travail et le droit social des gens de mer, dont la Cour de Cassation par un arrêt d'assemblée plénière du 7 mars 1997 avait souligné l'obsolescence. Le droit des gens de mer est conforté en tant que droit d'adaptation du code du travail, ce dernier étant applicable à défaut de mesures particulières, d'exclusion ou d'adaptation (code des transports, art. L. 1311-1 et L. 5541-1). La partie réglementaire du code des transports, en cours d'élaboration, complétera ce travail.

Les travaux de réécriture du droit des gens de mer, qui ont débuté en 2002, constituaient un des préalables nécessaires à l'intégration dans l'ordonnement juridique français des récentes conventions maritimes de l'OIT (Convention du travail maritime, convention n° 188 sur le travail dans la pêche et convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer).

Champ d'application de la convention

La convention du travail maritime a vocation à s'appliquer à la navigation maritime commerciale, à l'exclusion des navires travaillant exclusivement dans les eaux intérieures ou abritées.

Si les navires de guerre ainsi que les navires de construction traditionnelle sont exclus du champ d'application de la convention, tel n'est pas le cas des navires de plaisance destinés à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales. La convention ne concerne pas les navires de pêche maritime ou ceux armés par des entreprises de cultures marines.

La convention s'applique à toute personne employée ou travaillant à bord à quelque titre que ce soit, y compris les travailleurs indépendants, ce qui constitue l'une de ses innovations. Sa portée dépasse ainsi le cadre traditionnel de la seule profession réglementée de marin, tel que nous le connaissons en France.

Si le droit social maritime ne portait jusqu'à présent que sur les seules personnes exerçant cette profession, une telle évolution avait déjà été engagée. Ainsi la loi n° 2006-10 du 6 janvier 2006 portant sécurité et développement des transports avait élargi l'obligation de rapatriement et le champ de compétence de l'inspection du travail à toute personne travaillant à bord.

Toutefois certaines catégories de personnels, tels ceux intervenant occasionnellement, pour de courtes durées à bord ou pour des tâches non liées directement à l'exploitation du navire continueront de ne pas relever de la réglementation maritime.

Le nombre de marins employés au commerce en 2010 étaient de 18 015. Les gens de mer autres que marins, employés à bord des navires, sont de l'ordre de quelques centaines, les agents du service général étant déjà considérés de fait comme des marins.

1966 navires de commerce battaient pavillon français en 2008, dont 466 d'entre eux sont d'une jauge supérieure à 500. Parmi ces derniers, 285 effectuent une navigation internationale, dont 95 immatriculés au Registre international français. Ces deux critères, jauge et navigation internationale, déterminent l'application du dispositif de certification des navires imposé par la convention.

La convention exclut les navires travaillant 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 (art. II § i). L'exclusion de ces navires ne les mettra toutefois pas en dehors de l'évolution générale du droit des gens de mer. Ce n'est que sur certains aspects limités et pour des raisons pratiques, que certaines mesures découlant de la mise en œuvre de la convention ne seront pas appliquées ou seront adaptées.

En effet, tant pour des raisons d'équité mais aussi de cohérence et de simplification d'un droit dont il convient de préserver l'unicité, il ne peut être question de morceler le droit des gens de mer.

L'adoption à l'OIT de deux conventions distinctes, l'une concernant la navigation maritime commerciale, l'autre concernant la pêche constitue une évolution notable. En effet, si, traditionnellement, les conventions de l'OIT ne concernaient que la marine marchande, elles invitaient les Etats à étendre leurs mesures d'application à la pêche maritime. C'est, en règle générale, ce qui avait été fait en France. Du fait de la dissociation entérinée au sein du corpus juridique international par les deux dernières conventions maritimes de l'OIT entre d'une part la marine marchande et, d'autre part, la pêche maritime, qui se retrouve aussi en droit communautaire, il sera nécessaire, pour chaque mesure de mise en œuvre de la convention, d'examiner son impact pour les pêcheurs.

Les dispositions rendues antérieurement applicables aux pêcheurs telles que l'obligation de rapatriement, l'indemnité de naufrage et bien d'autres, le resteront, en application du principe de non régression, affirmé tant au niveau de l'OIT qu'au niveau de l'Union européenne, la directive n° 2009/13/CE reprenant les quatre premiers titres de la convention. Les mesures de mise en œuvre de la convention devront cependant prendre en compte les dispositions de la convention n°188 afin de ne pas risquer de se trouver en contradiction avec ses dispositions. C'est pour ces raisons que les représentants de la pêche maritime sont associés au processus de consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer au commerce.

Par ailleurs la convention élargit la notion d'armateur en le définissant dans son article II comme celui qui a accepté les responsabilités de l'exploitation du navire et a accepté de se charger des tâches et responsabilités 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 ces tâches ou responsabilités. C'est ainsi le responsable de l'exploitation du navire qui est armateur au sens de la convention du travail maritime.

Application à l'Outre-mer de la convention du travail maritime

La convention du travail maritime concerne également l'outre-mer dont le Grenelle de la mer a souligné l'importance. Les mesures de mise en œuvre de la convention du travail maritime s'appliqueront en premier lieu directement à l'ensemble constitué par la France métropolitaine, mais également à la Guyane, la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon.

La France s'est en effet exprimée récemment vis-à-vis de l'Organisation internationale du travail en faisant savoir au Directeur Général du Bureau international du Travail que le champ d'application des conventions de l'OIT qu'elle ratifie correspond à l'ensemble constitué par la France métropolitaine ainsi qu'aux territoires de la Guyane, la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon. Il est vrai que la Guyane et la Martinique disposent d'un nouveau statut de collectivité territoriale régi par l'article 73 de la Constitution (cf. la loi organique n° 2011-883 du 21 juillet 2011 et la loi n° 2011-884 du 27 juillet 2011) mais étant donné que ces nouveaux statuts n'entreront pas en vigueur avant 2014, la situation de ces deux collectivités par rapport à l'OIT demeure inchangée.

Mayotte est également une collectivité régie par l'article 73 de la Constitution mais elle ne fait pas partie des collectivités ultra-marines françaises pour lesquelles les conventions internationales du travail s'appliquent de plein droit. Compte tenu de ce que le droit des gens de mer y sera adapté progressivement, il n'est pas prévu d'y étendre, pour le moment, la portée de la ratification de la convention du travail maritime.

Concernant les collectivités d'outre-mer que sont la Polynésie Française et Wallis et Futuna ainsi que pour la Nouvelle-Calédonie et les Terres Australes et Antarctiques Françaises (et aussi pour Mayotte), la ratification d'une convention de l'OIT, en l'espèce la convention du travail maritime, les concerne a priori, mais son application dans chacune de ces collectivités, conformément à la Constitution de l'OIT, notamment son article 35, est soumise à une déclaration expresse de la France, lors du dépôt des instruments de ratification auprès du Directeur Général du BIT ou ultérieurement à celui-ci. Comme indiqué précédemment, un des impacts notables sera de devoir déclarer formellement Wallis et Futuna au BIT en tant que territoire non métropolitain. Ceci entraînera des conséquences pour le droit applicable à bord des navires de commerce qui y sont immatriculés, mais peut aussi entraîner pour la législation du travail générale qui pourra faire l'objet d'ajustements.

Il convient de tenir compte des compétences propres dont disposent la Polynésie Française et la Nouvelle-Calédonie en matière de droit du travail et de protection sociale et, pour ce qui concerne la seule protection sociale, de Wallis et Futuna. Sous réserve de l'avis de ces collectivités, il n'est pas envisagé d'exclure celles-ci de la portée de la ratification de la convention du travail maritime. L'application de la convention est exclue pour les Terres australes et antarctiques françaises.

Il convient en outre d'apporter les précisions suivantes concernant les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie et Wallis et Futuna :

- les TAAF : contrairement à Mayotte ou à Wallis-et-Futuna où la France n'a, à ce jour, déclaré l'application d'aucune convention internationale du travail, les Terres australes et antarctiques françaises sont actuellement régies par les conventions de l'OIT n° 8, 9, 15, 16, 22, 23, 53, 58, 69, 73, 74, 87, 92, 98, 108, 111, 133, 134 et 146, rendues applicables localement par une déclaration au BIT en date du 13 mars 1990 et par la convention n°147, rendue applicable par une déclaration en date du 18 juin 1990. Un arrêté de l'administrateur supérieur des TAAF (n° 10 du 2 avril 1992) a rappelé en droit interne l'application locale de ces accords internationaux.

L'article L. 5795-11 du code des transports ne permet plus aux navires de commerce d'être immatriculés aux TAAF. Le droit du travail applicable aux TAAF est le code du travail de l'outre-mer (CTOM), en l'espèce, la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 modifiée instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer. Il convient d'y ajouter les dispositions du titre IX « *Terres Australes et Antarctiques Françaises* » au sein du livre VII « *Dispositions relatives à l'outre-mer* » du code des transports qui comprend un certain nombre de dispositions législatives concernant les TAAF.

Seuls des navires de pêche y étant dorénavant immatriculés, il est envisagé de ne pas étendre aux TAAF la portée de la ratification de la convention du travail maritime et de dénoncer auprès du BIT celles des conventions concernant la marine marchande qui y ont été rendues applicables, tout en maintenant leurs effets en tant qu'elles s'appliquaient aux pêcheurs. Un certain nombre de mesures de cohérence liées à la mise en œuvre de la convention du travail maritime devront cependant être prises, dans l'attente d'une refonte du droit applicable à bord des navires de pêche, laquelle interviendra dans le cadre de la ratification de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche qui devra s'appliquer aux TAAF.

- la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie doivent être obligatoirement consultées en ce qui concerne la ratification de la convention devront préparer les mesures de mise en œuvre de leur législation concernant les gens de mer. Ces mesures d'application de la convention relèvent en effet de leurs matières de compétence (travail et protection sociale) et l'Etat ne peut pas intervenir dans celles-ci sans contrevenir aux lois organiques fixant leurs statuts. Les services de la Direction des affaires maritimes leur fourniront l'expertise nécessaire. Certains aspects de la législation, notamment en matière de logement et d'habitabilité des navires, ne relèvent cependant pas de leur compétence, mais de celles de l'Etat qui y est toujours compétent pour la sécurité des navires (sauf les plus petits).

- Wallis-et-Futuna : le code du travail applicable dans le territoire des Iles Wallis et Futuna, qui est en l'espèce une version modifiée à plusieurs reprises de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer, comprend un Titre XI – « *Dispositions particulières aux marins* », créé par l'article 19 de l'ordonnance n° 2005-57 du 26 janvier 2005. Cette partie concernant les marins devra être complétée, de même qu'en ce qui concerne la législation applicable en matière de sécurité sociale, en tenant compte des compétences propres en la matière de cette collectivité. Il doit être noté que le code des transports comprend un Titre IX « *Wallis-et-Futuna* » au sein du Livre VII « *Dispositions relatives à l'outre-mer* », qui devra lui-même également être modifié.

En effet, il sera nécessaire de tenir compte de l'existence d'un certain nombre de navires immatriculés à Wallis-et-Futuna, constituée essentiellement de navires de croisière, jaugeant plus de 500 et effectuant des navigations internationales. Ces navires qui, lors de leurs escales, sont inspectés, au titre du contrôle de l'Etat du port, devront être certifiés, ce qui implique l'application à Wallis et Futuna de la convention.

Il doit être noté que ces navires emploient à bord des gens de mer, non résidents sur le territoire de la République, ceci de manière analogue aux navires relevant du Livre VI, ce qui entraînera des modifications législatives dans cette partie du code des transports. Des dispositions particulières concernant cette catégorie de navires devront être prévues dans cette partie du code des transports.

Conséquences économiques

Les navires français respectant d'ores et déjà les normes internationales du travail, la mise en œuvre de la convention n'entraînera aucune charge supplémentaire significative pour les armements français par rapport à celles des navires battant pavillon étranger puisque ceux-ci seront soumis aux mêmes obligations et seront contrôlés sur les bases de la convention, y compris que l'Etat dont ils battent le pavillon l'ait ratifiée ou non.

La mise en œuvre de la convention du travail maritime, s'inscrit dans une logique de développement durable et contribuera à la préservation de l'emploi maritime et à la compétitivité du pavillon français. Le contrôle des navires faisant escale dans les ports étant renforcé par la prise en compte de l'ensemble des normes sociales aura pour effet une pression renforcée contre les navires dits sous-normes qui font une concurrence déloyale aux armateurs français et européens.

En revanche, si les navires français ne disposaient pas des certificats prévus par la convention qui en garantissent le respect, ils seraient, comme déjà précisé, systématiquement contrôlés lors de leurs escales à l'étranger, avec les conséquences financières non négligeables que cela implique pour les armements (retard, pénalités, immobilisation prolongée du navire).

Le respect des normes sociales internationales dans le transport maritime, de même que le respect des normes de sécurité, devraient être des critères de choix des affréteurs. Le pavillon français doit s'inscrire dans cette logique.

Conséquences financières

1° Conséquences financières pour les armements

Concernant les personnels n'exerçant pas la profession de marin, la formation minimale de sécurité, prévue à la règle 1.3, §2, de la convention, sera financièrement prise en charge par les armateurs ou employeurs concernés. Il s'agit toutefois de formations de courte durée.

Les visites d'aptitude physique de ces personnels, si l'on excepte les examens complémentaires éventuels, seront, comme c'est déjà le cas pour les personnes exerçant la profession de marin, assurées gratuitement par le Service de santé des gens de mer (SSGM).

La mise en œuvre de la convention va toutefois exiger un effort particulier de la part des armements dont les navires seront assujettis à la certification. Ils devront en effet, dans une démarche analogue à celle mise en œuvre par le code ISM, élaborer, rédiger et mettre en place les procédures permettant de justifier du respect de la convention. Ces procédures leur permettront de solliciter et d'obtenir les certificats prévus par la convention. Ils devront également mettre en place des actions de formation à l'attention de leurs personnels.

Lorsque les navires ne pourront être inspectés dans un port français, les armateurs prendront en charge les frais de déplacement des inspecteurs, comme c'est déjà le cas pour d'autres visites. Il est prévu que ces déplacements puissent, autant qu'il sera possible pour la première inspection compte tenu de la durée de la période courant jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention, coïncider avec d'autres visites obligatoires, telles les audits effectués au titre du code international de gestion de la sécurité (code ISM).

2° Conséquences financières pour les gens de mer

La mise en œuvre de la convention n'entraînera pas de charges financières pour les salariés.

Les travailleurs indépendants, qui seront dorénavant couverts, devront cependant assurer le financement de leur formation minimale à la sécurité à défaut de la prise en compte par l'armateur ou par leur donneur d'ordre.

3° Conséquences financières pour les associations

La convention du travail maritime reprend les dispositions de la convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, ratifiée par la France. A ce titre les associations concourant au bien-être des gens de mer dans les ports telles que les foyers des marins, et, en premier lieu, le réseau des Hôtels des gens de mer, aujourd'hui gérés par l'Association pour la Gestion des Institutions Sociales Maritimes (AGISM), participent de la mise en œuvre de la convention. Les marins en escale, quelle que soit leur nationalité ou le pavillon du navire, peuvent ainsi en bénéficier. La subvention versée à l'AGISM au titre de sa contribution à la mise en œuvre de ces obligations sera dorénavant versée par l'Etat, en l'espèce la Direction des affaires maritimes (DAM), et non par l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM). Il s'agit de séparer les compétences dévolues à l'Etat, d'une part, pour le respect des obligations de l'OIT (convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer qui sera révisée), de celles correspondant à la gestion d'un régime de sécurité sociale, afin de clarifier la mise en œuvre des politiques publiques.

Les dispositions de la convention n° 163 n'étant que reprises sans modification de fond par la convention du travail maritime, la mise en œuvre de cette dernière n'entraînera pas de charges financières supplémentaires pour les associations œuvrant pour la mise en œuvre des obligations d'accueil dans les ports.

Pour la mise en œuvre de ces obligations, des commissions portuaires de bien-être ont été mises en place dans les principaux ports français : Dunkerque, Calais, Le Havre, Rouen (en cours), Nantes-Saint-Nazaire (en cours), Saint-Malo, Brest, Lorient, La Rochelle, Bayonne, Marseille-Fos, Sète, Port-la-Nouvelle, Fort de France, Port Réunion. Ces commissions, présidées par le Préfet et créées en application du décret n°2007-1227 du 30 août 2007, sont des instances de concertation permettant à l'ensemble des parties intéressées d'examiner toute difficulté liée aux conditions d'accueil des marins dans les ports et d'améliorer celles-ci. Ces commissions ne disposent pas de budget car, sans se substituer au rôle essentiel des associations, leur mission est, justement, d'organiser, de faciliter, la concertation au niveau local, en vue de faire en sorte que ces obligations soient remplies.

Par ailleurs, a été créé, en application de ce même décret, le Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels maritimes et du bien-être des gens de mer. Ce conseil, placé auprès du ministre chargé de la mer, comporte deux formations, l'une étant compétente en matière de prévention des risques professionnels, à l'instar, du Conseil d'orientation sur les conditions de travail placé près du ministre du travail, l'autre étant compétente pour les questions relatives au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports.

Ce conseil qui se dénommera Conseil supérieur des gens de mer comportera dorénavant une troisième formation compétente pour ce qui concerne la profession de marin et la protection sociale des gens de mer. Ce regroupement intervient dans le contexte de changement de statut de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) et de suppression du Conseil supérieur de l'ENIM.

4° Conséquences financières pour les collectivités territoriales

La mise en œuvre de la convention n'entraînera ni transferts de charges, ni obligations nouvelles pour les collectivités territoriales. Ces dernières, qui sont représentées au sein des commissions de bien-être portuaires, demeurent libres de participer sur une base volontaire aux services d'accueil et de bien-être des gens de mer dans les ports, et, le cas échéant, de leur accorder des aides.

5° Conséquences financières pour les établissements publics

Le code des transports prévoit déjà (article L. 5551-1) que les gens de mer n'exerçant pas la profession de marin mais qui sont employés à titre permanent à bord d'un navire sont assimilés aux marins pour ce qui concerne leur protection sociale. Cela ne concerne au plus que quelques dizaines de personnels qui devront relever de l'affiliation au régime de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM) et n'a pas d'impact significatif en terme de coûts pour cet établissement.

Les catégories de personnels relevant soit de la profession réglementée de marin, soit considérés comme gens de mer, mais non marins seront précisées par voie réglementaire. Lors des consultations des organisations d'armateurs et des organisations syndicales ce point a été particulièrement examiné comme la convention invite à le faire. Après avoir recensé les pratiques en vigueur dans les armements, il a été décidé de conforter le fait que les personnels dits « auxiliaires des services généraux », connus sous l'acronyme d'ADSG, doivent être considérés, ne serait-ce que par leur rôle d'encadrement des passagers, comme relevant de la profession de marin. Certaines situations résiduelles concernant un peu plus de 300 personnes seront régularisées à ce titre.

Les grands ports maritimes ne seront pas impactés par la mise en œuvre de la convention.

6° Conséquences financières pour l'Etat

En ce qui concerne la réalisation des examens médicaux pour les gens de mer n'exerçant pas la profession réglementée de marin, leur prise en charge sera assurée par le service de santé des gens de mer. Le texte relatif à la fréquence des examens médicaux obligatoires sera modifié afin que, dans certains cas, la validité du certificat d'aptitude physique puisse être portée à deux ans, la fréquence annuelle étant maintenue pour certaines catégories de marins ou selon l'appréciation du médecin des gens de mer.

Une telle évolution permettra de renforcer le suivi médical de certains personnels sans que le niveau de protection des gens de mer soit diminué. Elle doit permettre au Service de santé des gens de mer de prendre en charge les examens des gens de mer non marins et d'une manière générale de mieux assurer ses missions de santé au travail au titre de la convention.

Le processus de certification des navires prévu à la règle 5.1.3 de la convention sera assuré par la Direction des Affaires maritimes (DAM) et les inspecteurs de sécurité des navires (ISN) relevant des Centres de sécurité des navires (CSN), placés sous l'autorité des directeurs inter-régionaux de la mer (DIRM).

Seront associés à ce processus de certification et de contrôle les services de l'inspection du travail qui relèvent, pour le secteur maritime, depuis le 1er janvier 2009, des directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE), de même que les services des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) et les médecins du service de santé des gens de mer (SSGM). La mise en œuvre de la convention pour les DIRECCTE impliquera une réflexion sur l'organisation interne des services et un redéploiement des moyens humains et financiers.

L'impact de la mise en œuvre de la convention du travail maritime sur les Centres de Sécurité des Navires (CSN) et la charge de travail de leurs inspecteurs n'est pas négligeable. Certaines missions seront redéployées. La mise en œuvre des mécanismes de contrôle prévus par la convention (certification, contrôle de l'Etat du port) implique une réflexion sur les moyens humains et l'organisation des CSN.

L'administration centrale aura la charge administrative du suivi de la convention, en particulier de l'instruction des dossiers de demande de certification déposés par les armements, l'élaboration des rapports au titre de la convention, la préparation des sessions de la Commission spéciale tripartite du BIT, le suivi des plaintes des gens de mer et, d'une manière générale, la coordination de ses mesures de mise en œuvre.

La formation des personnes concourant aux dispositifs prévus par la convention (processus de certification, inspection, traitement des plaintes) est intégrée dans le programme annuel de formation de la Direction des Affaires maritimes et, pour les agents de l'inspection du travail, de la Direction Générale du Travail, depuis le début de l'année 2011. Cinq formateurs de formateurs ont suivi avec succès les formations mises en place par le bureau international du travail en son centre de formation de Turin.

Les coûts de réalisation des documents nécessaires à la certification des navires, notamment les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité au travail maritime, les certificats médicaux, de même que les coûts de traduction de ces documents, seront imputés sur le budget de fonctionnement de la Direction des Affaires maritimes. Il en sera de même en ce qui concerne les actions de communication nécessaires à la bonne information des représentants des gens de mer et des armateurs qui sera assurée par la mise à disposition de toutes les documentations nécessaires sur Internet.

La mise en œuvre de la convention nécessite cependant des travaux de développement des systèmes d'information de la Direction des Affaires maritimes en lien avec la Direction générale du Travail. L'application ASTERIE, dont l'objet est de permettre aux services de proximité de suivre la carrière du marin et d'exercer la police du rôle d'équipage, et qui sera complétée par l'application LISE en cours de développement, devra être adaptée afin d'identifier et de suivre administrativement les gens de mer n'exerçant pas la profession de marin. Ce travail devra prendre en compte la convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer et ses exigences en matière de tenue des bases de données et de certification.

Il en est de même pour l'application ESCULAPE relative au dossier médical informatisé.

Il sera enfin nécessaire de faire évoluer les systèmes d'information permettant actuellement d'assurer le suivi des navires (NAVPRO et GINA) et des inspections des navires menées par les agents du ministère chargé du travail (Cap SITERE), ou de développer un système de gestion de base de données *ad hoc*, de manière à pouvoir satisfaire aux obligations de la convention en matière de rapports d'inspection et de suivi de la certification des navires (règle 5.1.3, §11).

En ce qui concerne la certification des navires, le développement d'un système de gestion de base de données sera pris en charge par la direction des affaires maritimes et impliquera une dépense étalée entre 2012 et 2014.

La convention prévoit un mécanisme nouveau de suivi à l'organisation internationale du travail. Une commission tripartite permanente est prévue à son article XIII et a été mise en place à titre provisoire en septembre 2010. Elle tiendra sa seconde session en décembre 2011. La participation de la France à cette commission correspond à des déplacements estimés à 15 jours/an pour deux personnes ; il convient d'y ajouter conformément aux règles du tripartisme la prise en charge des représentants des organisations les plus représentatives des gens de mer, soit deux personnes. La participation de la France à cette nouvelle instance de l'OIT correspond en outre aux engagements pris dans le cadre du Grenelle de la mer en matière de gouvernance internationale et européenne, de renforcement de sa présence dans les instances internationales, de lutte contre les pavillons de complaisance et de promotion du pavillon français.

Conformément aux prescriptions de la directive 2009/21 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon «... *pour la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon...* » la Direction des Affaires Maritimes (DAM) du MEDDTL a engagé l'élaboration d'un système de management de la qualité conforme à la norme ISO 9001/2008.

Ce système couvre l'élaboration de la réglementation sur la sécurité et la sûreté des navires. Les objectifs de certification de la qualité conforme aux normes de qualité internationales applicables recouvrent également l'étude des plans et documents des navires, la surveillance des organismes notifiés, la délivrance des titres de formation professionnelle maritime, la délivrance des décisions d'effectif, le suivi de la formation continue des inspecteurs, le management des structures et le management de la qualité pour lesquels un marché public devrait être prochainement notifié pour une certification à obtenir au cours de l'année 2012.

Ce système pourrait être étendu aux différents aspects de la mise en œuvre de la convention du travail maritime, lorsque celle-ci entrera pleinement en vigueur, en fonction de ce qui sera décidé au niveau communautaire quant à l'évolution du champ de la Directive 2009/21. Un avenant au marché concernant ce dispositif de certification devra alors être envisagé. Il devra en tout état de cause concerner également le processus de délivrance de la pièce d'identité des gens de mer, en application de la convention n° 185 de l'OIT, qui prévoit une telle certification.

Conséquences sociales et environnementales

Les échanges maritimes concernent plus de 90 % des produits manufacturés ; le fait d'y disposer de facto d'un label social mondial garantissant le respect des normes de l'OIT pour ce qui concerne les équipages des navires assurant ces transports, sera un critère de décision pour les donneurs d'ordre, qu'ils soient publics ou privés et de valorisation pour les armateurs français.

La convention du travail maritime permettra de disposer d'un socle de règles minimales internationales et européennes contribuant à l'harmonisation des conditions sociales dans un secteur soumis à une forte concurrence internationale. En contribuant au renforcement de la lutte contre les navires sous-normes, la convention contribuera au maintien de navires sous pavillon français et européens et de l'emploi dans ce secteur. Rappelons que l'étude des accidents maritimes a démontré la forte corrélation entre le non respect des normes techniques ou environnementales avec le non respect des normes sociales.

La mise en œuvre de la convention ne peut que contribuer à assainir le parc mondial des navires. Le contrôle des navires faisant escale dans les ports sera renforcé en prenant en compte la dimension sociale. Il a déjà été précisé que tous les navires seront contrôlés. Ceux battant pavillon d'Etats n'ayant pas ratifié la convention le seront également en application du principe dit du « *traitement pas plus favorable* » et n'en tireront pas de bénéfice.

Les droits des gens de mer seront renforcés d'une manière générale, par la mise en place de mécanismes de plaintes à bord du navire et à terre, en escale. Le dispositif d'aide d'urgence aux marins abandonnés, phénomène auquel la France n'échappe pas, a fait face à une douzaine de cas entre 2009 et 2012. Notre pays a porté assistance et a rapatrié plus de 50 marins durant cette période.

Ce dispositif sera maintenu et conforté, permettant d'assumer les conséquences éventuelles de ces contrôles, mais aussi dans la perspective du premier amendement à la convention. Cet amendement est déjà prévu, à la suite de travaux conjoints entre l'OMI et l'OIT, d'ailleurs longtemps présidés par la France.

Conséquences juridiques

1° Articulation de la Convention du travail maritime avec les instruments internationaux et européens existants ou en cours d'élaboration

La ratification de la Convention est une mesure nécessaire compte tenu de son intégration dans le dispositif de contrôle des navires par l'Etat du port qui, pour la France, est organisé dans le cadre du Mémorandum d'entente de Paris, dit Paris MoU (*memorandum of understanding*).

Le Paris MoU est une entente inter-gouvernementale qui regroupe les Etats membres de l'Union européenne ainsi que la Norvège, l'Islande, le Canada et la Russie. Son objet est d'organiser de manière harmonisée les contrôles des navires étrangers faisant escale dans les ports.

Les modifications apportées au protocole du mémorandum d'entente de Paris comme la création d'une directive de mise en œuvre de la MLC, 2006 seront applicables dès l'entrée en vigueur de la convention. Ces amendements prévoient des dispositions contraignantes pour les navires dont l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la convention. Le Paris MoU s'est également préparé à intégrer la Convention du travail maritime en élaborant des directives à l'attention de ses inspecteurs. Ce travail a d'ailleurs été mené au sein d'un groupe de travail présidé par la France.

L'intégration de la Convention du travail maritime dans la législation européenne est engagée. A la suite de la décision n° 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007 qui a autorisé les États membres à la ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la directive n° 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la Convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE a repris la quasi totalité des quatre premiers titres de la Convention.

En application de son article 7 la directive n° 2009-13 entrera en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, soit douze mois après la trentième ratification enregistrée par le Bureau international du Travail. Toutefois, son article 5 accorde douze mois supplémentaires aux États membres pour qu'ils prennent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer ou s'assurent que les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord.

Ce délai supplémentaire qui peut intéresser des Etats membres non maritimes ne sera pas utilisé par la France. En effet, lors de l'entrée en vigueur de la Convention, les navires battant pavillon français devront être conformes aux normes de la Convention, en particulier ceux de plus de 500 effectuant des voyages internationaux. Pour éviter d'être contrôlés et de subir une inspection détaillée à chaque escale, ils devront disposer des documents prévus par la Convention dans le cadre de la certification des navires, soit le certificat du travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime. Cette contrainte ne permet pas d'attendre la fin des délais accordés par la Directive 2009-13 et impose de préparer les mesures de mise en œuvre avant même l'entrée en vigueur de la convention. A cet effet, une ordonnance, prise en application de l'article 17 de la loi n°2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation du travail au droit de l'Union européenne, est en voie de finalisation, après plusieurs réunions de consultation menées avec les partenaires sociaux maritimes.

Les obligations de la France pour la mise en œuvre de la Convention du Travail maritime découleront donc de l'effet combiné, en premier lieu, de sa ratification par notre pays, qui fait l'objet du présent projet de loi, en deuxième lieu, de sa prise en compte par le Mémorandum d'entente de Paris (Paris MoU) concernant le contrôle des navires étrangers faisant escale dans nos ports, et enfin des directives qui l'intégreront dans la législation européenne.

En effet, cette dernière doit prendre en compte et intégrer les aspects de la Convention non couverts par la directive n° 2009/13, essentiellement en ce qui concerne son Titre 5 – *Conformité et mise en application des dispositions*. La Commission prépare à cet effet un projet de directive visant à définir les responsabilités de chaque Etat membre relatives au contrôle et aux responsabilités de l'Etat du pavillon (il s'agit de reprendre la règle 5.2 de la MLC), de l'Etat du Port (par un article modifiant la directive 2009/16/CE reprenant les amendements sur le protocole du Paris MoU) et en matière de traitement des plaintes des gens de mer (règle 5.3 de la MLC).

Il doit être noté que cette législation sera la première qui, au niveau européen, concernera l'inspection du travail et imposera une certification sociale.

a) conventions de l'OIT non reprises dans la convention du travail maritime

Quatre conventions, deux concernant la formation, une concernant les pensions des gens de mer et la dernière, relative à la pièce d'identité des gens de mer, n'ont pas été intégrées par la convention du travail maritime.

La convention du travail maritime n'a pas repris, tout en les révisant, les conventions n° 53 sur les brevets de capacité des officiers, 1936, et n° 74 sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, toutes deux ratifiées par la France. Il s'agit d'une mesure de cohérence avec la convention STCW de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les normes de formation des gens de mer, laquelle a vocation à rassembler l'ensemble des prescriptions en matière de formations de ces personnels. Ceci relève de la volonté commune de clarifier la répartition des compétences entre les deux organisations parties prenantes du système des Nations Unies.

La convention n° 71 sur les pensions des gens de mer, 1946, ratifiée par la France, reste en vigueur et n'a volontairement pas été reprise dans la convention du travail maritime. En effet, lors des travaux d'élaboration de la convention du travail maritime, ce sujet a été considéré comme très important et devant faire l'objet d'un réexamen spécifique. Trop de gens de mer actuellement dans le monde ont effectué une carrière sous différents pavillons, ont cotisé pour toutes sortes de régimes, pour finir par n'avoir qu'une pension de retraite dérisoire et même dans certains cas aucune pension.

La convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer, adoptée en 2003 qui révisait la convention n° 108, 1958, ayant le même objet, n'a volontairement pas été intégrée dans la convention. La convention n° 185 est très importante, car elle a pour double objectif la protection des gens de mer et la facilitation de l'activité maritime. Il convient de la situer dans le cadre de l'ensemble des mesures de sûreté qui continuent de se mettre en place au niveau international dans le secteur maritime.

C'est d'ailleurs à ce titre que la France, à la suite de travaux interministériels sur l'immigration illégale et les clandestins, avait soutenu devant l'OMI et l'OIT la révision de l'ancienne convention n° 108 qui n'offrait plus de garanties suffisantes. Prévoyant d'inclure des éléments biométriques (empreintes digitales) dans la pièce d'identité des gens de mer, elle est entrée en vigueur, y compris pour la France qui l'a ratifiée en 2004. Si elle a connu des difficultés de mise en œuvre, y compris en France, peu de pays l'ayant ratifiée, c'est dans doute en raison notamment de la technique utilisée, peu reconnue, l'enregistrement des données sur code à barre et l'absence de composant électronique.

Une telle pièce d'identité n'en est pas moins indispensable pour maintenir la protection des gens de mer tout en augmentant le niveau de sûreté dans ce secteur. La possibilité nouvelle d'y inclure un composant électronique, résultant de l'évolution des normes de l'OACI et de l'ISO, actée en novembre 2010 par le Conseil d'administration du BIT, lui permet une meilleure reconnaissance aux frontières, lui confère une plus grande valeur et constitue un élément décisif permettant d'envisager enfin sa mise en œuvre effective pour notre pays. Une mesure législative incluse dans l'ordonnance en préparation en application de l'article 17 de la loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 permettra sa délivrance à tous les gens de mer, excepté les non ressortissants français non résidents permanents.

Il ne doit jamais être perdu de vue que bon nombre des autres conventions de l'OIT ratifiées par la France, hormis celles qui concernent par définition d'autres secteurs, sont également applicables à bord des navires et que celles-ci doivent aussi être prises en considération.

Il s'agit en premier lieu des conventions fondamentales mentionnées au préambule de la convention du travail maritime, toutes ratifiées par la France, qui sont les conventions n° 29 sur le travail forcé, 1930, n° 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, n° 98 sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, n° 100 sur l'égalité de rémunération (emploi et profession), 1951, n° 105 sur l'abolition du travail forcé, 1957, n° 111 concernant la discrimination (emploi et profession), 1958, n° 138 sur l'âge minimum, 1973, n° 182 sur les pires formes de travail des enfants, 1999.

Il s'agit également, d'autres conventions dont l'énumération pourrait être complétée, telles que la convention n° 135 sur les représentants des travailleurs, 1971, ou la convention n° 158 sur le licenciement, 1982, ratifiées par la France et qui s'appliquent à bord des navires.

b) convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW)

La convention du travail maritime fait référence à plusieurs reprises à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Cette convention concerne à titre principal les qualifications des gens de mer. Elle traite également des normes d'aptitude médicale, des normes de veille et de prévention de la fatigue à bord des navires et de certaines questions de santé au travail telles que la lutte contre l'alcoolémie ou les addictions.

La convention du travail maritime a été élaborée en tenant dûment compte des instruments internationaux pertinents de l'OMI, en particulier la convention STCW. C'est d'ailleurs un principe qui a guidé les travaux et les échanges sont permanents entre l'OMI et l'OIT, ces deux organisations n'hésitant pas à créer des groupes de travail mixtes afin d'assurer la complémentarité de leurs instruments. A titre d'exemple, les certificats médicaux délivrés conformément aux prescriptions de la convention STCW telle que modifiée sont conformes aux prescriptions de la convention du travail maritime (règle 1.2 et norme A1.2, « certificat médical »).

Les derniers amendements à cette convention dits « amendements de Manille » assurent pour les personnels en charge de la veille à bord des navires la complémentarité des normes issues de la convention STCW avec celles de la convention du travail maritime en matière de durée des repos (Règle 2.3, Norme A2.3, « durée du travail ou du repos »).

c) convention n° 188 de l'OIT sur le travail dans la pêche

Cette convention adoptée en 2007 est proche dans son esprit de la convention du travail maritime et sa ratification par la France a été engagée parallèlement avec la ratification de la convention du travail maritime ; c'est également un des engagements du Grenelle de la mer. Elle consacre le fait que les pêcheurs et les gens de mer, au niveau international, mais aussi européen d'ailleurs, relèvent dorénavant d'instruments normatifs séparés.

En effet, si seulement cinq conventions de l'OIT s'appliquaient à la pêche, la plupart des conventions concernant la marine marchande comportaient des dispositions permettant d'en étendre la portée aux pêcheurs ou à la pêche maritime commerciale. C'est ce que, d'une manière générale la France a fait, comme par exemple avec la convention n° 166 sur le rapatriement des gens de mer, 1897 ou avec la convention n°178 sur l'inspection des conditions de travail (gens de mer), 1996.

La mise en œuvre en France de la convention du travail maritime devra tenir compte de la nécessité de préservation de l'unicité du droit du travail maritime, tout en veillant à ce que celles de ses dispositions de son droit national, issues des conventions de l'OIT et déjà étendues aux pêcheurs tiennent compte des dispositions spécifiques à envisager découlant de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche.

d) convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Convention de Londres)

La convention internationale conclue à Londres le 23 janvier 1969 sur le jaugeage des navires a instauré de nouveaux critères de jaugeage pour ceux d'une longueur supérieure à 24 mètres et effectuant des voyages internationaux. Cette convention, entrée en vigueur le 18 juillet 1982, a été publiée par le décret n° 725 du 10 août 1982.

La mesure du jaugeage des navires s'exprime dorénavant en jauge brute sous forme d'un chiffre sans précision d'unité particulière. C'est ce calcul qui est utilisé pour déterminer le champ d'application des instruments internationaux récents, au titre desquels la convention STCW et la convention du travail maritime.

Ainsi, seuls les navires jaugeant plus de 500 et effectuant des voyages internationaux sont assujettis au dispositif de certification prévu par le titre V de la convention du travail maritime (règle 5.1.3, « certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime).

C'est ce calcul de la jauge qui devra être pris en compte dans l'ensemble des mesures mettant en œuvre la convention du travail maritime, y compris le cas échéant dans le champ d'application des conventions collectives concernant les gens de mer. Il appartient à leur signataires de préciser, le cas échéant, le champ d'application de leurs accords en tenant compte de ce calcul.

e) Le mémorandum d'entente de Paris (Paris MOU)

Le contrôle des navires étrangers dans les ports (contrôle par l'Etat du port) prévoit, au niveau international et au sein de régions maritimes, l'inspection des navires étrangers entrant dans les eaux d'un Etat souverain en vue de vérifier la conformité du navire au regard des conventions maritimes internationales.

La France, et d'autres Etats côtiers européens se sont associés dès 1982 au sein du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port (Paris MOU) qui institue une coopération permanente entre les administrations maritimes. Ce dispositif vise à mieux harmoniser les contrôles en offrant un ensemble de procédures d'inspection et en assurant un niveau de formation équivalent pour tous les inspecteurs.

Les mécanismes et procédures de ce mémorandum concernant aujourd'hui 27 pays, ont été repris intégralement en 1995 par la législation européenne (paquet ERIKA I) qui a rendu obligatoire ces dispositions pour les Etats membres.

Le troisième paquet sur la sécurité maritime (ERIK A III) adopté sous présidence française renforce la cohésion et l'efficacité du contrôle à l'échelle européenne. C'est ainsi que depuis le 1^{er} janvier 2011 est entré en vigueur un nouveau régime d'inspection des navires au titre du Paris MOU qui doit permettre de renforcer la sécurité maritime tout en évitant les distorsions de concurrence entre ports.

Le contrôle par l'Etat du port au titre du Paris MoU prend déjà en compte un certain nombre d'instruments pertinents de l'OIT concernant le logement, l'hygiène, la durée du travail et les repos. La convention n° 147 sur la marine marchande (normes minima) et son protocole de 1996, sont intégrés dans le dispositif Paris MOU. C'est ainsi que les inspections des navires en application du Paris MOU portent notamment sur les conventions suivantes :

- convention n° 138 sur l'âge minimum ;
- convention n° 73 sur l'examen médical des gens de mer ;
- convention n° 134 sur la prévention des accidents ;
- conventions n° 92 et n° 133 sur le logement des équipages ;
- convention n° 68 sur l'alimentation et le service de table ;
- convention n° 53 sur les brevets de capacité des officiers ;
- convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires.

L'article X de la convention du travail maritime prévoit la révision de la convention n° 147 sur la marine marchande (normes minima) et de son protocole de 1996. Le contrôle par l'Etat du port est élargi à l'ensemble des prescriptions relatives aux conditions de travail et de vie à bord du navire, y compris les droits des gens de mer (règle 5.2.1, « inspections dans le port »).

Le Mémorandum de Paris s'est préparé à cette évolution et un groupe de travail présidé par la France constitué au sein de cette organisation (Task Force 35) a préparé des lignes directrices pour le contrôle par l'Etat du port des normes issues de la convention du travail maritime.

f) La directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

A la suite d'un accord conclu par les partenaires sociaux européens le 19 mai 2008, la quasi totalité des quatre premiers titres de la convention du travail maritime ont été intégrés, dans la législation communautaire, via la directive 2009/13 du 16 février 2009 qui modifie notamment la directive 1999/63/CE relative au temps de travail des gens de mer.

En application de l'article 17 de la loi n° 2011/12 du 3 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne, une ordonnance permettant la transposition de la directive 2009/13 et comportant des mesures d'harmonisation et de clarification du droit des gens de mer, est actuellement en cours d'élaboration.

Cette directive sera complétée par un instrument reprenant les dispositions du titre V de la convention relatif aux responsabilités de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, notamment en matière de contrôle. Il en est de même en ce qui concerne le placement ou la protection sociale des gens de mer, domaines non repris par l'accord des partenaires sociaux.

g) La directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port

La directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port, qui a remplacé la directive 95/21/CE du 19 juin 1995, a refondu le dispositif communautaire de contrôle par l'Etat du port.

Elle fait référence tant à la convention n°147 de l'OIT concernant les normes *minima* à observer à bord des navires qu'au mémorandum de Paris. Son cinquième considérant fait expressément référence à la convention du travail maritime puisqu'il enjoint, dans le cadre de la lutte contre la navigation sous-norme, les Etats membres à ratifier cet instrument avant le 31 décembre 2010.

Cette directive pourrait être de nouveau modifiée pour prendre en compte les prescriptions de la convention du travail maritime dans le dispositif de contrôle par l'Etat du port.

h) La directive 2009/21/CE du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des Etats du pavillon.

La directive 2009/21/CE du 23 avril 2009 a pour objet de préciser au niveau communautaire les obligations des Etats du pavillon. A ce titre, elle prévoit en son article 8 un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités administratives liées au statut d'Etat du pavillon. Si la directive ne fait expressément référence qu'aux conventions pertinentes de l'OMI, son quatrième considérant enjoint les Etats membres à tenir dûment compte de la convention du travail maritime en tant qu'elle concerne les obligations liées à l'Etat du pavillon.

Cette directive, à caractère général, pourrait également être modifiée dans la perspective de l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime. Si cela était le cas, les services en charge des procédures prévues pour son contrôle seraient concernés. Les processus d'inspection des conditions de travail et de vie à bord des navires ainsi que de certification des navires devraient dès lors être certifiés conformément à la norme ISO 9001:2008.

Il est à noter toutefois que l'article 8 de la directive 2009/21/CE du 23 avril 2009 n'a pas vocation à s'appliquer au système d'inspection du travail car celui-ci, associé à la procédure de contrôle, n'est pas directement en charge du contrôle par l'Etat du pavillon.

i) Résolutions adoptées le 22 février 2006 par la Conférence internationale du Travail

L'adoption de la convention du travail maritime a été simultanément accompagnée par l'adoption de 17 résolutions par la conférence internationale du travail. Ces résolutions, bien que n'ayant pas force obligatoire, seront prises en compte par la France, pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime.

Résolution (II) concernant l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins.

Dans ce milieu où, notamment pour des raisons liées aux contraintes de la vie familiale, la proportion de femmes exerçant, à bord des navires français, la profession de marin est encore trop faible, puisque 5 % de femmes seulement l'exercent dans le secteur de la marine marchande, ce chiffre étant un peu plus élevé à bord des navires à passagers.

La mise en œuvre d'une telle convention ne pouvait ignorer ce sujet, c'est donc afin de mieux promouvoir les possibilités pour les femmes d'occuper des emplois à bord des navires, qu'il est prévu de compléter les missions de la Commission nationale de la négociation collective de la marine marchande, placée près du ministre chargé de la mer. Elle suivra annuellement l'application, dans les conventions collectives relevant de sa compétence, du principe de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

Une mesure particulière s'inscrit dans le cadre de la protection de la maternité. En application de la Directive 92/85/CEE sera mis en place le dispositif permettant d'assurer le versement d'une prestation en faveur des femmes en état de grossesse, lorsque leur inaptitude à la navigation aura été prononcée et que leur reclassement se sera avéré impossible. La rédaction de l'article L. 5542-37-1 sera modifiée à cet effet, car la rédaction actuelle a été considérée comme insuffisante. Le dispositif envisagé ne peut en effet seulement résulter de simples modalités d'application des dispositions du code du travail, comme le dit ce texte.

Cette indemnité sera partagée entre l'armateur, comme c'est le cas dans le dispositif terrestre, et l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM), qui verse déjà des prestations à ce titre. Le coût supplémentaire de cette mesure pour l'ENIM concernera essentiellement les femmes employées dans le secteur de la pêche. Les armateurs seront invités à mutualiser la charge qui en résulte afin de ne pas pénaliser les armements qui font un effort en faveur de l'emploi des femmes.

Résolution (III) concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer

La résolution concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer adoptée est très importante pour notre pays qui est confronté depuis près de quinze ans au phénomène d'abandon des équipages dans ses ports.

La création de ce groupe de travail avait été appuyée fortement par la France qui l'a longtemps présidé. Il s'agissait de mettre en place une réponse mondiale à ce phénomène, seul moyen d'y faire face et de le prévenir durablement. Ses conclusions, qui ont été rendues depuis l'adoption de cette résolution et approuvées dans les mêmes termes tant par l'OMI que par l'OIT, permettront d'amender la convention du travail maritime et en constitueront l'un des tous premiers amendements.

Les navires devront disposer d'un certificat garantissant leur couverture pour les risques de décès, de lésions corporelles, et d'abandon des gens de mer, ce qui comprend, les rémunérations dans la limite d'un plafond, les frais de subsistance et le rapatriement.

D'ici que cet amendement soit adopté, et en application des dispositions de la convention du travail maritime, des mesures seront prises pour renforcer l'obligation de rapatriement. Le dispositif national mis en place depuis plusieurs années permettra de rapatrier également les membres d'équipages de navires français en cas de défaillance éventuelle de l'armateur, lequel devra souscrire et justifier d'une garantie financière.

Un délit d'abandon de gens de mer sera créé et, en cas de carence de l'armateur, après mise en demeure, l'Etat organisera le rapatriement, via le dispositif mentionné ci-dessus. Concernant les navires étrangers, le dispositif national d'aide d'urgence fonctionne dans le cadre d'une convention conclue entre le ministre chargé de la mer et l'Association pour la Gestion des Institutions sociales Maritimes (AGISM) qui dispose d'une subvention à cet effet.

Depuis sa mise en place en 2002 le total des dotations reçues s'élève à 339.560 €. Ce sont 19 navires dont les équipages ont été abandonnés dans les ports français qui ont été traités dans le cadre du dispositif d'aide d'urgence. 157 marins ont ainsi pu être rapatriés par l'Office Français pour l'Immigration et l'Intégration (OFII). Lorsque le rapatriement est organisé, c'est en effet l'Office Français pour l'Intégration et l'Immigration qui prend le relais et l'assure.

L'amélioration du dispositif de traitement des cas d'abandon de gens de mer est un des engagements du Grenelle de la mer et une circulaire devrait être publiée relative à la coordination de l'action de l'ensemble des parties prenantes dans de tels cas.

Résolution (IV) concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port.

La résolution concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port a abouti, à la suite de travaux auxquels la France a participé, à l'adoption par le BIT de directives qui pourront être suivies par les Etats concernés, qui ne relèveraient pas, le cas échéant de dispositifs régionaux de contrôle. Pour ce qui concerne le Paris MOU, un groupe de travail animé par la France a élaboré des directives propres au *memorandum* d'entente.

Résolution (V) concernant l'élaboration de normes internationales d'aptitude médicale des membres d'équipage et autres gens de mer

Conformément à la résolution invitant à l'élaboration de normes internationales d'aptitude médicale des membres d'équipage et autres gens de mer un groupe de travail tripartite OMI-OIT auquel la France participe, élabore un projet de normes qui pourrait être finalisé à la fin de l'année 2011. La résolution concernant l'élaboration de normes internationales d'aptitude médicale des membres d'équipage et autres gens de mer est importante, car elle se réfère à la Résolution 9 de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), 1978, telle qu'amendée en 1995, qui invitait l'organisation maritime internationale, en coopération avec l'organisation internationale du travail et l'organisation mondiale de la santé, à élaborer des normes internationales d'aptitude physique des gens de mer. S'il est important, en effet, que les gens de mer soient médicalement aptes à exercer leurs fonctions pour ne pas mettre en danger leur santé et leur sécurité ni celles d'autrui, il importe aussi que les normes d'aptitude médicale les concernant soient faciles à comprendre et applicables à l'échelle mondiale.

Si, comme l'affirme la résolution, il s'agit de garantir la sécurité, le respect de l'environnement et l'efficacité dans le secteur maritime, il en va aussi d'aspects très pratiques. Il s'agit de disposer de normes telles que nous puissions, en faveur de membres d'équipages de navires français, reconnaître les certificats de médecins établis à l'étranger, notamment dans le cas des marins non résidents, mais aussi lorsqu'il s'agit de faire passer un visite d'aptitude à un marin d'un navire français en escale à l'étranger, par exemple lorsque son certificat ne serait plus valide.

Ceci permettra également d'agréer, en France, des médecins en vue de permettre de faire passer, aux frais des armateurs, de telles visites médicales en escale pour des gens de mer membres d'équipages de navires ne battant pas pavillon français. C'est pourquoi une délégation française participe aux travaux du groupe de travail tripartite OMI-OIT mis en place en application de cette résolution.

Résolution (VI) concernant la promotion de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003

La résolution concernant la promotion de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 est d'autant plus importante que la France a ratifié cette convention. Une réunion internationale tripartite s'est tenue en 2010 au BIT pour effectuer un bilan sur l'application de cette convention et les évolutions enregistrées en la matière. A la suite de cette réunion, à laquelle une délégation française comprenant des experts de l'Imprimerie Nationale participait, il a été reconnu par le Conseil d'administration du BIT que le texte de cette convention permettait d'inclure dans cette pièce d'identité, de manière volontaire, un composant électronique. Cette évolution, soutenue par la France depuis les travaux d'adoption de cette convention, est très importante. Elle est de nature à faciliter sa reconnaissance sur le plan international et à permettre enfin sa mise en œuvre effective.

Résolution (VII) concernant l'information sur les groupes professionnels

La résolution concernant l'information sur les groupes professionnels notait que beaucoup des instruments maritimes fusionnés dans la convention du travail maritime contiennent des définitions différentes des termes « gens de mer » ou « marin » et qu'il était nécessaire de préciser cette question. Ceci était d'autant plus pertinent que la langue française, comme l'allemand, ne connaît pas de singulier aux termes "gens de mer". La convention du travail maritime a retenu la même signification aux termes « marins » et « gens de mer » et le fait de conserver un sens différent à ces deux termes s'est heurté en comité de rédaction de la convention à cette difficulté du français. Elle soulignait aussi que l'on devait pouvoir déterminer si certaines catégories de personnes qui effectuent des périodes de travail à bord d'un navire doivent être considérées ou non comme des gens de mer aux fins de la convention. Cet effort de clarification a été fait en France dans le cadre de la codification, le code des transports donnant une définition des termes marins et gens de mer en son article L. 5511-1.

Cette première clarification s'est avérée insuffisante et cela a fait l'objet d'échanges approfondis lors des consultations des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, dans le cadre de la préparation de l'ordonnance qui transpose notamment la directive 2009/13/CE. Ces dispositions seront donc complétées afin que l'on puisse clairement déterminer quelles sont les catégories de personnes travaillant à bord qui ne seront pas considérées comme gens de mer, et, parmi les gens de mer, ceux qui continueront de relever de la profession réglementée de marin et les autres. Le code des transports mentionnera que ces précisions seront apportées par voie réglementaire.

Il a été cependant jugé nécessaire de conserver en France un sens différent aux termes de « marin », qui correspond à l'exercice de la profession réglementée de marin, y compris les pêcheurs, et de « gens de mer ». L'expression « gens de mer » inclut donc les marins mais couvre également les personnes reconnues comme gens de mer à bord des navires. C'est ainsi qu'a été conçu le livre 5 Les gens de mer de la Partie 5 du code des transports. Par cohérence la terminologie de navigant, employée pour ce qui concerne les navires immatriculés au Registre international français, est remplacée par ces termes de marins et de gens de mer. Il est en effet devenu impossible d'en assurer la cohérence avec les notions de marin et de gens de mer définies par le code, d'autant que les personnels résidents en relèvent.

Il devra toujours être tenu compte lors de la mise en œuvre, en France, de textes internationaux ou communautaire de cette question de terminologie.

Résolution (XVII) concernant la mise en œuvre pratique de la question des certificats dès l'entrée en vigueur :

Cette résolution concerne la mise en œuvre de la convention sur la question pratique de la délivrance des certificats aux navires, compte tenu des contraintes de temps liées aux modalités de son entrée en vigueur. Elle souligne, avec justesse, que les Etats du pavillon ne seront pas en mesure d'avoir totalement mis en place le processus de certification des navires et engagé, par anticipation, les visites de ceux-ci, avant que ne soit connue avec précision la date d'entrée en vigueur de la convention.

Elle souligne qu'un nombre suffisant d'inspecteurs dûment formés doit être en place pour assurer un niveau continu d'inspection et d'application. Elle fait le constat réaliste de ce qu'il ne sera pas possible d'examiner, d'inspecter et de certifier tous les navires assujettis au certificat de travail maritime et à la déclaration de conformité dans les seuls douze mois qui précèdent l'entrée en vigueur de la convention. La résolution note également qu'il doit être envisagé de répartir l'effort de certification sur une certaine période de manière à éviter le renouvellement d'un pic d'inspection deux ans après l'entrée en vigueur.

Si les formations des inspecteurs de la sécurité des navires ont été engagées en France depuis le premier semestre 2011, le processus permettant d'engager des visites de navires par anticipation ne sera pas engagé avant le début de l'année 2012.

Conformément à ce que préconise cette résolution, il sera élaboré un plan visant à assurer la mise en vigueur progressive des dispositions relatives à la certification, en commençant par les navires vraciers et les navires à passagers qui seront prioritaires. Ce plan sera défini en large concertation avec les armateurs et leurs organisations. Un autre critère de programmation consistera à faire en sorte, autant que possible, que les visites liées à la certification des navires au titre de la convention du travail maritime soient liées à d'autres visites, essentiellement celles relatives aux audits concernant la mise en œuvre du code international de sûreté portuaire (ISPS) et du code international de management de la sécurité (ISM).

Prenant en compte l'ensemble de ces contraintes, tous les efforts seront entrepris pour que les navires français puissent être certifiés en temps utile. La France n'envisagera d'utiliser la période d'une année après l'entrée en vigueur initiale de la convention, que seulement dans la mesure où il serait bien établi, conformément à cette résolution, que sera dûment pris en compte par le Contrôle de l'Etat du port, la possibilité de laisser les navires français poursuivre leurs activités sans le certificat ni la déclaration susvisés. Evidemment, ainsi que préconisé par la résolution, dans cette hypothèse, ces navires seraient titulaires d'un document ad hoc, qui ne sera pas une certification provisoire et qui ne leur sera délivré que dans la mesure où aucune information ou plainte concernant ces navires seraient de nature à établir qu'ils ne se conformeraient pas aux prescriptions de la convention.

Outre les résolutions précitées, doivent être mentionnées les résolutions suivantes qui seront également dûment prises en compte dans le cadre de la mise en œuvre de la convention du travail maritime :

- la résolution (I) concernant la promotion de la convention du travail maritime, 2006 ;
- la résolution (VIII) concernant le bien-être des gens de mer ;
- la résolution (IX) concernant le maintien de la Commission paritaire maritime ;
- la résolution (X) concernant la prise en compte de la dimension humaine dans le cadre de la coopération internationale entre institutions spécialisées des Nations Unies ;
- la résolution (XI) concernant le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer ;
- la résolution (XII) concernant les effets des actes de piraterie et des vols à main armée sur le secteur maritime ;
- la résolution (XIII) concernant l'élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon ;
- la résolution (XIV) concernant la sécurité et la santé au travail ;
- la résolution (XV) concernant la capacité de recherche et de sauvetage ;
- la résolution (XVI) concernant la sécurité sociale.

f) Directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime et Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime.

Deux séries de directives, ou lignes directrices, ont été préparées et adoptées par l'OIT concernant les responsabilités au titre de l'Etat du pavillon et les responsabilités au titre de l'Etat du port. La France a participé à ces travaux qui permettent de disposer d'outils précis relatifs à la mise en œuvre des dispositions du titre 5 de la convention en matière de contrôle.

- Directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime :

La France qui fait partie du Mémorandum d'entente de Paris a piloté le groupe de travail chargé d'élaborer les directives propres du Paris MOU que suivront les agents effectuant les contrôles au titre de l'Etat du port. Ces directives en voie d'adoption permettront aux inspecteurs de disposer d'outils assurant l'homogénéisation des contrôles à ce titre.

- Directives de l'OIT pour les inspections de l'Etat du pavillon en vertu de la convention du travail maritime.

La convention du travail maritime a intégré la convention n° 178 sur l'inspection du travail maritime. Depuis le 1er janvier 2009 les différents services d'inspection du travail, dont l'inspection du travail maritime, ont été regroupés sous l'autorité du ministre chargé du travail. Toutefois les obligations découlant de la convention du travail maritime touchent à des domaines très variés et larges. Il en résulte que, outre l'inspection du travail, d'autres composantes de l'administration participent au contrôle de la convention, tels les Centres de sécurité des navires (CSN), les services Gens de mer/ENIM des Directions départementales des territoires et de la Mer (DDTM), les Directions inter-régionales de la mer (DIRM), le Service de santé des gens de mer (SSGM).

Ces directives seront prises en compte dans la mise en œuvre de la convention et des instructions qui seront données aux différentes composantes participant au contrôle des navires au titre de la responsabilité de l'Etat du pavillon.

k) Résolution A.890 (21) de l'Organisation maritime internationale relative aux principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité

La résolution A.890 (21) du 25 novembre 1999 de l'Organisation maritime internationale, telle que modifiée par la résolution A.955 (23) du 5 décembre 2003, énonce les principes à observer pour l'application de la règle V/13 de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) relative à la délivrance d'un document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

La cohérence entre les instruments de l'OIT et de l'OMI en cette matière est assurée par la norme A2.7, §2, de la convention du travail maritime qui impose aux autorités compétentes de tenir compte des instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'OMI.

Toutefois les exigences posées par la convention du travail maritime vont au delà de celles fixées par l'OMI puisque le premier paragraphe de cette même norme précise que « tout membre exige que tous les navires battant son pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté. 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 (...) ».

Les dispositions du code des transports concernant les effectifs à bord des navires seront complétées afin de prendre en compte cette évolution.

2° Impact sur la législation existante

La plupart des dispositions de la convention du travail maritime reprennent les dispositions d'anciennes conventions de l'organisation internationale du travail ratifiées par la France. Ceci explique qu'en ce qui concerne les personnes ayant la qualité de marin, la mise en œuvre de la convention ne consistera pour l'essentiel qu'en des ajustements de la législation existante.

2.1 Définitions et champ d'application

La convention du travail maritime a vocation à s'appliquer à l'ensemble des personnes employées à quelque titre que ce soit à bord d'un navire. Cette catégorie juridique recouvre la notion de gens de mer définie au cinquième alinéa de l'article L. 5511-1 du code des transports.

Sous l'empire du code du travail maritime, abrogé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, le droit du travail maritime s'appliquait aux salariés exerçant la profession réglementée de marin (décret n° 67-690 du 7 août 1967). Seules les règles relatives au rapatriement, aux principes généraux de prévention et à la protection des jeunes travailleurs s'appliquaient à toute personne embarquée à titre professionnel à bord d'un navire.

Les règles spécifiques au travail maritime en matière de conditions d'emploi, de travail et de vie à bord des navires devront dès lors, en tant qu'elles constituent des mesures de mise en œuvre de la convention du travail maritime, être étendues à toute personne exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire. L'insertion d'un article de renvoi au sein du chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports permettra l'application explicite des articles qui seront spécifiés aux gens de mer autres que marins.

L'article II, §1, j) de la convention, définit l'armateur comme celui qui est responsable de l'application de la convention à bord du navire. Cette responsabilité générale porte sur l'ensemble des personnels employés à bord, y compris les travailleurs indépendants.

Si la responsabilité de l'armateur vis à vis du respect des règles sociales, y compris de sécurité sociale, est générale, les entreprises exerçant une activité à bord du navire (entreprises de restauration, de prestations de service, de divertissement, exerçant une activité de recherche océanographique ou sismique ou technique comme la pose de câbles sous-marins...) conservent leurs responsabilités d'employeur et sont également tenues à ce titre de respecter les dispositions de la convention.

Les pouvoirs du capitaine devront, par le moyen d'une mesure législative, être élargis afin que ce dernier, représentant à bord de l'armateur, puisse agir dans le cadre de cette responsabilité générale. Il pourra, à titre d'exemple, demander à toute personne travaillant à bord tout justificatif professionnel tel que son identité, et documents l'établissant, son contrat d'engagement maritime, son certificat d'aptitude physique, ses titres de formation et, d'une manière générale, tout document professionnel pertinent.

L'armateur devra assumer les responsabilités des employeurs de gens de mer exerçant une activité professionnelle à bord, en cas de défaillance de ces derniers. Le mécanisme prévu par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 en cas de défaillance des entreprises de travail maritime pour les navires immatriculés au registre international français sera précisé et élargi à l'ensemble de la flotte de commerce.

2.2 Droits et principes fondamentaux

Les droits et principes fondamentaux auxquels font référence les articles III et IV de la convention sont pleinement reconnus en France.

Il est rappelé que le régime prévu par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français et qui organise un traitement différencié pour les navigants non résidents a été déclaré conforme au bloc de constitutionnalité par une décision du Conseil constitutionnel en date du 28 avril 2005.

Le décret n° 78-389 du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime devra être modifié, en prenant en compte le nouveau seuil de 5 marins pour la mise en place de délégués ou de comités à la sécurité, ainsi que pour préciser les missions respectives et complémentaires, en ce qu'elles ne sont pas exclusives l'une de l'autre, des délégués de bord et des délégués du personnel (annexe, norme A4.3). Il sera précisé dans quel cas, le cas échéant, ces institutions pourront être fusionnées.

2.3 Age minimum

Les règles relatives à l'âge minimum pour les personnes travaillant à bord d'un navire sont fixées par les articles L. 4153-1 à L. 4153-9 du code du travail et précisées pour les jeunes travailleurs à bord des navires par les articles L. 5544-26 à L. 5544-32 et L. 5621-6 du code des transports.

La convention du travail maritime ne prévoit aucune dérogation à l'âge minimum de 16 ans alors que la législation française permet aujourd'hui l'embarquement, dans le cadre de formations initiales, de jeunes de moins de 16 ans (code du travail, art. L. 4153-1).

Une disposition de nature législative devra être introduite dans le livre V de la cinquième partie du code des transports afin de s'assurer que les périodes d'embarquement effectif n'aient pas lieu avant l'âge de 16 ans pour les navires autres que de pêche. La pêche continuera de relever d'un régime particulier, lié notamment aux modalités de l'apprentissage, la convention n° 188 le permettant. En ce qui concerne les jeunes non résidents travaillant à bord des navires immatriculés au registre international français, la législation nationale est conforme aux prescriptions de la convention du travail maritime (code des transports, art. L. 5621-6).

Les dispositions issues du décret n° 2006-534 relatif à la protection des jeunes âgés de moins de 18 ans embarqués à bord des navires, notamment celles relatives aux travaux dangereux (art. 7 à 13), devront être précisées. Les mesures réglementaires prévues par l'article L. 5621-6 du code des transports devront être prises afin de préciser les conditions et modalités d'embarquement de non résidents âgés de seize à dix-huit ans à bord de navires immatriculés au RIF.

2.4 Certificat médical des gens de mer

Les conditions d'aptitude physique à l'accès et à l'exercice de la profession de marin, dont le principe est fixé par le quatrième alinéa de l'article L.5521-1 du code des transports, sont précisées par l'arrêté du 16 avril 1986 modifié relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin.

A l'issue d'une visite d'aptitude périodique, le médecin des gens de mer remet au candidat à la profession de marin ou au marin un certificat d'aptitude physique à la navigation maritime (arrêté du 16 avril 1986 modifié relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin, art. 25).

Le régime prévu par l'arrêté du 16 avril 1986 est conforme aux prescriptions de la convention STCW à laquelle se réfère expressément la convention du travail maritime en la matière.

Une disposition de nature législative devra être introduite au sein du chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports afin de soumettre les gens de mer autres que marins, y compris les travailleurs indépendants, à l'obligation de certificat médical d'aptitude à la navigation dans des conditions à préciser par voie réglementaire.

Il conviendra de prévoir, afin de se conformer au point 10 de la norme A.1.2 de la convention du travail maritime, la fourniture d'un certificat en anglais pour les marins naviguant à l'international.

Par ailleurs, une disposition de nature législative devra être insérée dans le code des transports afin que l'armateur s'assure que les gens de mer à bord de ses navires disposent d'un certificat médical valide.

2.5 Formation et qualifications des gens de mer

Pour les personnes exerçant la profession de marin au sens de l'article L. 5511-1 du code des transports, la réglementation nationale est conforme aux prescriptions de la règle 1.3 de la convention du travail maritime (décret n° 99-439 du 25 mai 1999 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires de commerce et de pêche ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage ; arrêté du 7 juillet 1999 fixant les conditions de délivrance du certificat de base à la sécurité) .

Le principe d'une formation minimale pour les gens de mer autres que marins, y compris les travailleurs indépendants, devra faire l'objet d'une disposition législative à insérer dans le chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports. Les exigences de formation minimale, notamment en matière de sécurité individuelle, seront précisées par voie réglementaire en conformité avec les instruments de l'Organisation maritime internationale ayant force obligatoire (convention STCW).

2.6 Recrutement et placement des gens de mer

La convention du travail maritime reconnaît en tant que telles, à côté des responsabilités respectives des Etats du pavillon et du port, celles des Etats fournisseurs de main d'œuvre (Règle 5.3, Norme A5.3). Elle reprend globalement les termes de la convention n° 179 sur le placement des gens de mer que la France a ratifiée en étendant sa portée aux pêcheurs. Elle révisé la convention 179. Elle prévoit (Règle 1.4, Norme A1.4) des dispositions et obligations particulières tant en ce qui concerne le service public que privé de placement. En outre, dans le cadre des responsabilités de l'armateur, les conditions de recours aux services de recrutement et de placement sont un des domaines couverts par le processus de certification des navires.

L'OIT a également adopté en 2007 la convention n° 188 sur le travail dans la pêche, en cours de ratification également, qui se réfère à la convention n° 181 sur les agences d'emploi privées. Il convient enfin de prendre en considération les exigences de la directive 2008/104/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative au travail intérimaire, applicable au travail maritime. Ce sont l'ensemble de ces évolutions qui doivent être prises en compte dans les mesures à envisager, tant en ce qui concerne le service public que privé de placement et les obligations des employeurs et armateurs. La mise en œuvre des dispositions sur le recrutement et le placement est notamment liée à celles concernant le contrat d'engagement des gens de mer et les garanties de leur rapatriement. Certaines mesures de cohérence devront être prises pour ce qui concerne l'application des dispositions concernant le placement des gens de mer à la pêche maritime.

Les principales dispositions législatives envisagées pour la mise en œuvre de la norme A1.4 modifient le code des transports en ce qui concerne les points suivants : l'interdiction de recourir à tous moyens, mécanismes ou listes qui auraient pour objet ou pour effet d'empêcher ou de dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises, la tenue de registre des gens de mer recrutés ou placés par l'intermédiaire des services de placement ou de recrutement, l'interdiction de faire payer aux gens de mer tous frais pour leur placement, l'obligation pour les services de recrutement et de placement de s'assurer que les gens de mer concernés possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires, que les contrats d'engagement proposés sont conformes à la législation et à la convention collective applicables, que les gens de mer sont couverts par la garantie financière exigée au titre de la convention pour le rapatriement, la possibilité pour tout gens de mer placé par leurs soins de les contacter en cas d'urgence, l'obligation de répondre à toute plainte concernant leurs activités et d'en aviser l'autorité administrative compétente, la justification d'une garantie financière, d'une assurance ou autre dispositif permettant l'indemnisation des gens de mer en cas de pertes pécuniaires en raison de l'inexécution de leurs obligations à leur égard. Le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L.5546-1 du code des transports précisera en tant que de besoin les obligations des organismes publics et privés de placement des gens de mer.

Concernant l'activité de travail temporaire, pour laquelle aucune des raisons exigées par l'article 4 de la directive relative au travail intérimaire, pour maintenir des interdictions ou restrictions pour son recours à bord des navires, n'ont pu être établies, un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions d'application aux gens de mer des dispositions du titre cinquième du livre deuxième de la première partie du code du travail, en tenant compte des prescriptions de la convention du travail maritime.

Il sera nécessaire de tenir compte de l'ensemble de ces prescriptions afin de déterminer les suites à donner après la disparition du Bureau Central de la Main d'œuvre Maritime (BCMOM), de même que dans les modalités de relations avec Pôle Emploi de tout organisme plaçant des gens de mer.

Concernant la certification des agences de placement installées à l'étranger, qui ne concerne que les navires immatriculés au registre international français (RIF) et ceux immatriculés à Wallis et Futuna, il sera exigé qu'elles soient installées dans des pays ayant ratifié la convention du travail maritime ou, à défaut, pendant une période transitoire, la convention n° 179, qu'elle révisé. Pour le cas de recours à de la main d'œuvre en provenance de telles entreprises, installées dans d'autres pays, et au moins pendant une période transitoire, l'armateur devra justifier avoir vérifié que l'entreprise respecte les normes de la convention, les modalités devant en être précisées par voie réglementaire, ce qui amènera à modifier en conséquence l'article L. 5621-3 du code des transports concernant les navires immatriculés au RIF.

L'article L. 5621-4 sera également modifié afin de préciser le contenu, les modalités d'établissement, de contrôle du contrat conclu avec l'entreprise de travail maritime. Les modalités de certification de ces entreprises spécialisées dans la fourniture de main d'œuvre maritime au niveau international devraient faire l'objet d'un dispositif dans un cadre international ou communautaire, sujet qui sera abordé à ce niveau.

2.7 Conditions d'emploi des gens de mer

L'article L. 5542-3 du code des transports, qui prévoit les mentions obligatoires du contrat d'engagement maritime, devra être complété et être rendu applicable aux contrats conclus entre armateurs et gens de mer autres que marins (noms, prénoms, date de naissance ou âge et lieu de naissance du marin, nom et adresse de l'armateur, lieu et date de conclusion du contrat d'engagement, congé payé annuel ou formule éventuellement utilisée pour le calculer, droit du marin à un rapatriement, prestations en matière de protection de la santé et de la sécurité sociale, référence à la convention collective et périodes minimales de repos).

L'article L. 5542-4 du code des transports, qui prévoit une durée minimale de préavis de vingt-quatre heures, devra être modifié afin que la durée minimale du préavis soit de 7 jours (CTM, norme A2.1). Il conviendra de prévoir des exceptions pour lesquelles il sera possible de déroger à cette durée minimale (urgence, raisons humanitaires). Les dispositions de l'article L. 5542-4 devront être étendues aux gens de mer autres que marins.

L'article L. 5542-5 du code des transports, devra être modifié afin de s'assurer que l'exemplaire du contrat que reçoit le marin avant embarquement est un original. Cet article devra être étendu aux gens de mer autres que marins.

L'article L. 5542-6 du code des transports, qui prévoit l'obligation pour le capitaine de tenir à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales qui régissent le contrat ainsi que l'affichage obligatoire des conditions générales d'embauche dans les locaux de l'équipage devra être étendu aux gens de mer autres que marins (CTM, norme A2.1). Cet article sera modifié afin que les dispositions de nature conventionnelle soient également tenues à bord par le capitaine.

Cet article devra par ailleurs être complété afin que l'autorité maritime et les agents de l'inspection du travail puissent avoir accès, sur demande, à ces informations.

Une mesure législative devra être prise afin de s'assurer que soient tenus à bord, en anglais, un exemplaire type du contrat ainsi que les clauses de la convention collective pouvant donner lieu à une inspection par l'Etat du port.

Ceci implique un travail important de la part des signataires de tels accords, qu'ils soient nationaux ou bien d'entreprise, en vue de procéder ou de faire procéder à une traduction fiable en anglais de leur contenu. Ce point assez nouveau en matière de négociation collective a été souligné à leur attention en réunion plénière de la Commission nationale de la négociation collective de la marine marchande.

L'article L. 5542-8 du code des transports sera complété afin que le terme précis du contrat figure parmi les mentions obligatoires du contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée.

Le champ d'application des articles L.5542-7 à L.5542-14, relatifs au contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage, sera étendu aux gens de mer autres que marins.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 1234-19 du code du travail relatif au certificat de travail afin que les gens de mer disposent, à la fin de leur contrat d'engagement, d'un récapitulatif de leurs états de service. Ils pourront également obtenir un tel relevé sur leur demande.

L'article L. 5546-3 du code des transports, qui a codifié la loi du 15 février 1929 portant allocation d'une indemnité de chômage au marin en cas de prise, naufrage, ou déclaration d'innavigabilité du navire devra être modifié afin de tenir compte de l'existence, depuis l'intervention de cette loi, de dispositifs d'assurance chômage et de préciser les modalités de mise en œuvre de cette obligation.

Les dispositions de cet article devront en outre être étendues aux gens de mer autres que marins par insertion d'une disposition de renvoi au chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports.

2.8 Durée du travail et des repos

Les règles issues du code du travail maritime, aujourd'hui codifiées aux deux premières sections du chapitre IV du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports (art. L. 5544-1 et suiv.) sont conformes aux prescriptions de la convention relatives à la durée du travail et aux repos (règle 2.3 ; norme A2.3).

Ces règles ne concernant que les personnes exerçant la profession de marin, il conviendra de prévoir, en tenant compte du principe de non régression et en tant que de besoin, des mesures d'ajustement du régime applicable aux gens de mer autres que marins. Ces dispositions spécifiques prendront place dans le chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports.

2.9 Droit à un congé

L'article L. 5544-23 du code des transports fixe le principe d'un droit à congés pour le marin d'une durée de trois jours calendaires par mois d'embarquement effectif. Les autres périodes générant des droits à congés sont soumis aux dispositions du code du travail. Afin de simplifier le calcul des droits à congé du marin, la rédaction de cet article sera modifiée afin que le marin, quelle que soit sa position, bénéficie de 3 jours calendaires de congés par mois d'emploi.

La notion maritime de « repos-congé », usage ancien dans le secteur maritime, repose sur le principe d'alternance entre périodes travaillées à bord, pendant lesquelles les repos et congés du marin sont reportés, et périodes de repos à terre, regroupant repos et congés précédemment reportés. De nature conventionnelle, ce principe devra être reconnu au niveau de la loi afin d'éviter toute contradiction possible avec les dispositions du code du travail et de préserver ces acquis conventionnels, qui ont toujours été étendus par les ministres chargés de la mer et du travail.

Le régime spécifique des congés en matière maritime sera étendu aux gens de mer autres que marins afin qu'ils bénéficient des mêmes dispositions que les personnes exerçant la profession réglementée de marin (modification du chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports), pour autant que ce régime leur soit plus favorable que celui issu du code du travail.

Une disposition législative précisera, à défaut d'accord conventionnel, le régime des permissions ou descente à terre des gens de mer, conformément au principe posé par le paragraphe 2 de la règle 2.4 de la convention.

2.10 Rapatriement

L'article 50 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports avait procédé à une réécriture complète des dispositions du code du travail maritime sur le rapatriement en les étendant aux gens de mer autres que marins afin de mettre en œuvre la convention n° 166 de l'OIT sur le rapatriement (révisée par la convention du travail maritime).

Ces dispositions, aujourd'hui codifiées aux articles L. 5542-29 à L. 5542-31 du code des transports, sont conformes aux prescriptions de la convention du travail maritime.

L'article L. 5542-33 du code des transports devra toutefois être complété afin que le principe d'interdiction d'avances en vue de couvrir les frais du rapatriement soit énoncé au niveau de la loi (Convention du travail maritime, norme A2.5). Les motifs pour lesquels les frais de rapatriement pourront être à la charge du marin devront à cette occasion être précisés.

Le premier alinéa de ce même article, qui prévoit qu'une convention règle la prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué en cours de voyage après rupture du contrat d'un commun accord, devra être supprimé.

La fourniture, par l'armateur, d'une garantie financière afin de s'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, les conditions de prise en charge par les pouvoirs publics du rapatriement en cas de manquement de l'armateur ainsi que les modalités de recouvrement des frais encourus à ce titre devront feront l'objet de mesures complétant les dispositifs juridiques existants.

Il est prévu de renforcer le dispositif concernant le rapatriement par la possibilité, en cas de manquement, de mettre en demeure l'armateur de faire connaître les mesures qu'il entend prendre en vue du rapatriement. A défaut de réponse positive, l'Etat pourra organiser ce rapatriement dans le cadre du dispositif d'aide d'urgence aux marins abandonnés qui sera conforté et élargi aux navires battant pavillon français.

De même, concernant les gens de mer employés sur des navires battant pavillon étrangers en escale dans les ports français, en situation d'abandon et lorsque notre pays aura dû procéder au rapatriement, en cas de carence de l'armateur, de l'Etat du pavillon ou de celui dont les marins sont ressortissants, des dispositions seront prises en vue de pouvoir récupérer les dépenses engagées, et notamment la détention et la saisie du navire.

2.11 Effectifs à bord des navires

Aux termes de l'article L. 5522-2 du code des transports, « tout navire doit avoir à bord un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité du navire et de son personnel ainsi que le respect des dispositions relatives à la durée du travail et des repos ».

Cette disposition sera complétée afin de prendre en compte les nouvelles exigences de la convention du travail maritime en matière d'effectifs, notamment en ce qui concerne la sûreté, issues du code international de sûreté portuaire.

Les compétences de la Commission nationale de la négociation collective de la marine marchande seront étendues aux questions d'effectifs à bord des navires. Au sein de cette Commission, sera mis en place un dispositif permettant d'examiner les recours en matière de décision d'effectifs.

Le non respect des décisions d'effectifs ou la navigation sans que le navire ne dispose d'une décision d'effectifs sera sanctionné pénalement via une incrimination spécifique.

2.12 Logement et loisirs (règle 3.1 ; norme A3.1)

L'habitabilité à bord des navires relève des prescriptions issues de la division 215 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires pris pour l'application de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983, aujourd'hui codifiée dans la partie II du cinquième livre du code des transports. Cette division devra être modifiée, en tant que de besoin, afin de satisfaire aux obligations résultant de la règle A3.2 et de la norme A3.2 de la convention.

2.13 Alimentation et service de table (règle 3.2 ; norme A3.2)

L'article L. 5545-10 du code des transports sera modifié afin de satisfaire à l'obligation résultant de la règle 3.2 de la convention relatif à l'alimentation à bord. Cet article sera précisé, en ce qui concerne la qualité et la quantité de la nourriture fournie, par voie réglementaire (modification de la division 215 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié).

L'article L. 5542-18 du code des transports prévoit pour le marin le droit à la nourriture ou à une indemnité équivalente pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage. Cette disposition sera complétée afin de satisfaire au principe de gratuité énoncé par le paragraphe 2 de la règle 3.2 de la convention. La nourriture pour ce qui concerne les périodes à bord du navire ne pourra être prise en compte pour la détermination du SMIC.

Les articles L. 5542-18, L. 5542-19 et L. 5545-10 seront rendus applicables aux gens de mer autres que marins.

L'article 73 du code du travail maritime, toujours en vigueur, prévoit la présence d'un cuisinier apte à bord de tout navire où les marins sont nourris par l'armateur. L'arrêté du 14 mars 2002 relatif à la délivrance du certificat d'aptitude aux fonctions de cuisinier embarqué devra être complété afin de satisfaire pleinement aux exigences posées par le paragraphe 3 de la norme A3.2.

2.14 Soins médicaux à bord des navires et à terre (règle 4.1 ; norme A4.1)

Le Centre de Consultations Médicales Maritimes (CCMM) a été qualifié par l'arrêté du 10 mai 1995 comme centre de consultation et d'assistance télé-médicale maritime dans le cadre de l'aide médicale en mer pour la France, en application de la directive 92/29/CEE du 31 mars 1992, concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

La règle 4.1 de la convention du travail maritime prévoit que des mesures appropriées sont prises en matière de soins médicaux. La norme A4.1, §4d) prévoit en particulier en faveur des gens de mer la possibilité d'accéder à des dispositifs de télé-consultation médicale. En France, c'est le centre de consultations médicales maritimes (CCMM), installé à Toulouse qui répond à ces obligations. Elles résultent également de la directive n° 92/29/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires et jusqu'à présent des dispositions de la convention n°164 de l'OIT qui sera révisée lors de l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime. Bien que la convention n°164 n'avait pas été étendue aux pêcheurs, en raison principalement de ses exigences de formation, l'ensemble des dispositions concernant la télé-consultation médicale maritime concernent bien la pêche également.

Le CCMM exerce également les fonctions de service d'assistance télé-médicale définie par la circulaire MSC/Circ 960 de l'OMI. Il contribue, à ce titre, également, à l'organisation et à la fourniture des secours aux personnes en mer, dans la cadre de la convention internationale sur le sauvetage maritime.

Le CCMM assure, pour la France, en permanence (24/24h), un service gratuit de consultations et d'assistance télé médicales pour tout marin ou autre personne embarquée à bord de tout navire, français ou étranger. Ce service vise à garantir l'accès à des soins de la meilleure qualité possible pour tout membre d'équipage, passager ou simple occupant du navire, en liaison avec les différents partenaires médicaux, opérationnels, administratifs et institutionnels. Le CCMM participe également à la formation médicale des responsables des soins à bord conformément à l'arrêté du 2 juillet 1999.

Le CCMM est une unité fonctionnelle du SAMU 31, spécialement dédiée au service de consultation et d'assistance télé médicale maritime. C'est le SAMU 31 qui organise la gestion administrative et financière du CCMM dont il assure le fonctionnement opérationnel 24 heures sur 24. Si le financement du CCMM est à la charge du ministère de la santé, le ministère chargé de la mer y contribue au titre de l'amélioration de la santé à bord des navires. A ce titre une convention financière passée entre les deux ministères couvre les dépenses en personnel médical et non médical ainsi que les dépenses de fonctionnement courantes.

Une instruction du Premier ministre relative à l'organisation de l'aide médicale en mer est actuellement en préparation.

Concernant l'accès aux installations médicales à terre prévu par le paragraphe 3 de la règle 4.1 de la convention, celui-ci relève du fonctionnement général du système de santé français. Les marins sont dans ce cadre couverts conformément aux dispositions de la convention du travail maritime. En revanche le droit pour les gens de mer travaillant à bord des navires français de demander une consultation médicale ou de dentiste à terre, lorsque le navire est en escale à l'étranger, devra être affirmé au niveau législatif.

2.15 Responsabilité des armateurs en matière de protection de la santé et de soins médicaux (règle 4.2 ; norme A4.2)

Les articles L. 5542-21 à L. 5542-28 du code des transports déterminent les obligations de l'armateur envers le marin malade ou blessé au service du navire, notamment en ce qui concerne la prise en charge des soins.

Il conviendra de les rendre applicables à l'ensemble des gens de mer, en tant que de besoin et en tenant compte du principe de non régression, à l'ensemble des personnels couverts par la convention.

2.16 Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents (règle 4.3 ; norme A4.3)

En matière de prévention des risques professionnels, la réglementation nationale est d'ores et déjà conforme aux prescriptions de la convention du travail maritime. Les articles L. 5545-1 à L. 5545-1 du code des transports, qui organisent l'adaptation des dispositions du code du travail pour le travail à bord des navires, sont précisés par des mesures réglementaires spécifiques au travail maritime (décrets n° 98-332 du 29 avril 1998, n° 2000-564 du 16 juin 2000, n° 2005-748 du 4 juillet 2005, n° 2006-1044 du 23 août 2006 et n° 2007-1227 du 21 août 2007).

Concernant les accidents du travail maritime, le service de santé des gens de mer qui, en application du code des transports, exerce pour les marins, les missions de service de santé au travail, recueille depuis 1993 les données permettant au bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime (Direction des Affaires maritimes) d'établir des statistiques annuelles concernant les accidents du travail maritime.

Afin de satisfaire pleinement aux obligations énoncées par la norme A4.3, une disposition réglementaire nouvelle imposera à l'armateur la déclaration de tout accident du travail survenu à bord ainsi que de toute maladie professionnelle survenue ou contractée à bord.

2.17 Accès à des installations de bien-être à terre (règle 4.4 ; norme A4.4)

La convention du travail maritime reprend les dispositions de la convention n° 163 de l'OIT sur le bien-être des gens de mer, ratifiée par la France et mise en œuvre notamment par l'intermédiaire du décret n° 2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. De nombreux services de bien-être sont proposés dans les ports français, notamment via le réseau d'associations œuvrant en la matière et notamment le réseau bien connu des Hôtels des Gens de mer géré par l'AGISM.

Le Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels maritimes et du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, dans sa formation compétente pour les questions relatives au bien-être des gens de mer formule des propositions et des avis relatifs au bien-être, au rapatriement des gens de mer ainsi qu'aux conditions de leur séjour dans les ports.

Les commissions portuaires de bien-être prévues par l'article 5 du décret n° 2007-1227 du 21 août 2007 sont aujourd'hui pour la plupart opérationnelles. Ces commissions locales ont pour mission d'examiner l'adéquation aux besoins des gens de mer des moyens et services mis à la disposition des gens de mer dans les ports, de formuler des propositions en vue de l'amélioration de ces moyens et services, notamment par des actions de conseil auprès des organismes, associations ou personnes concourant au fonctionnement des services de bien-être portuaire.

2.18 Sécurité sociale (règle 4.5 ; norme A4.5)

La France, dispose d'un régime spécial de sécurité sociale des marins et gens de mer, géré par l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), établissement public administratif. Ce régime remplit d'ores et déjà, pour les marins et les gens de mer embarqués sur des navires battant pavillon français, les objectifs fixés par la convention, visant à une protection sociale complète et non moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

La législation européenne organise la coordination des systèmes de sécurité sociale pour les ressortissants des divers Etats membres (Règlements 883/2004 et 987/2009). Pour les gens de mer résidant en dehors des Etats membres, et pour une quarantaine d'Etats, ce sont des conventions bilatérales qui organisent les règles de coordination et, le cas échéant, de réciprocité en matière de protection sociale.

Les régimes spéciaux de sécurité sociale, compte-tenu des dispositions de l'article R. 711-17 du code de la sécurité sociale, sont tenus d'assurer pour chaque risque des prestations au moins équivalentes à celles du régime général. En application du second alinéa de l'article L. 5551-1 du code des transports, les gens de mer qui ne répondent pas au critère d'emploi permanent en vue de l'exploitation du navire, relèvent du régime général de sécurité sociale.

Les gens de mer bénéficient des neuf branches mentionnées au §1 de la norme A4.5. gérées soit par l'ENIM, soit par exemple par la Caisse Maritime d'Allocations Familiales (CMAF), pour ce qui concerne la branche famille.

Concernant la protection sociale des personnes employées à bord des navires immatriculés au registre international français, les règles applicables sont les suivantes. En application de l'article L. 5612-6 du code des transports, les gens de mer employés sur les navires immatriculés au registre international français, résidant hors de France, relèvent selon les cas, d'une protection sociale de leur pays d'origine ou, à défaut, d'une protection sociale spécifique minimale, prévue par les articles L. 5631-1 à L.5631-4 du code des transports.

Les gens de mer résidents en France relèvent soit du régime spécial de sécurité sociale des marins, soit du régime général ou des indépendants, pour ceux des gens de mer non marins et non affiliés à l'ENIM, soit du régime du pays avec lequel la France a passé une convention bilatérale, si cette dernière le prévoit.

Les gens de mer résidant en France et embarqués avant le 31 mars 1999 sur des navires battant pavillon étranger (article L. 5631-1 du code des transports) ou les navigants ressortissant d'un Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen ou d'un Etat bénéficiant d'une convention bilatérale de sécurité sociale (Art. L. 5631-2) peuvent disposer d'un dispositif particulier qui respecte le niveau de protection prévu par la convention.

Pour les non résidents, il faut se référer à l'article L. 5631-3 du code des transports qui prévoit que la protection sociale des navigants résidant hors de France ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'OIT applicables aux navigants et ratifiées par la France, la protection sociale étant entendu notamment (article L. 5631-4) comme la prise en charge des frais médicaux, d'hospitalisation, et de rapatriement en cas de maladie, le versement d'une indemnité en cas de décès consécutif à une maladie ou un accident survenu au service du navire, la prise en charge en cas de maternité de la femme navigante des frais médicaux et d'hospitalisation, le versement d'une rente viagère ou d'une indemnité proportionnelle en cas d'incapacité permanente consécutive à une maladie ou un accident survenu au service du navire, l'attribution d'une pension de vieillesse dont le niveau n'est pas inférieur, pour chaque année de service à la mer, à un pourcentage de la rémunération brute perçue chaque année par le marin.

A bord des navires battant pavillon français immatriculés au Registre international français, la protection minimale de trois branches de sécurité sociale, exigée par la norme A.4.5 de la convention est respectée.

Ce sont sur ces bases que la déclaration prévue au paragraphe 10 de la norme A4.5 sécurité sociale sera rédigée. En effet, lors du dépôt de ses instruments de ratification auprès du directeur général du BIT l'Etat ratifiant doit accompagner ce dépôt en précisant les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 de cette norme, lequel exige qu'au moins trois des neuf branches soient couvertes parmi les suivantes : soins médicaux, indemnités de maladie, prestations de chômage, prestations de vieillesse, prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, prestations familiales, prestations de maternité, prestations d'invalidité et de survivant.

Enfin, une disposition de nature législative, qui relève du droit du travail et des obligations de l'armateur et de l'employeur, sera prise afin qu'ils s'assurent que les gens de mer employés à bord du navire relèvent d'une protection sociale conforme aux exigences de la convention.

2.19 Responsabilités de l'Etat du pavillon - principes généraux et habilitation des organismes reconnus (règles 5.1.1 et 5.1.2 ; normes A5.1.1 et A5.1.2)

Les deux dispositifs d'inspection existants, d'une part l'inspection de la sécurité des navires, relevant des Centres de Sécurité des Navires (CSN), et, d'autre part, l'inspection du travail, concourent à la mise en œuvre des responsabilités de l'Etat du pavillon. Ils seront confortés.

Outre ces deux dispositifs, il convient de mentionner le rôle des médecins du service de santé des gens de mer (SSGM). Outre sa mission de vérification de l'aptitude physique à la navigation, il exerce pour les marins la mission de service de santé au travail. En outre, il dispose de compétences en matière de contrôle, en ce qui concerne les dotations médicales de bord, l'habitabilité, l'hygiène à bord, les conditions de travail.

Il conviendra, dans la mesure où la délivrance de certificats de travail maritime serait confiée le cas échéant pour certains cas particuliers à des organismes habilités, de prendre une disposition de nature législative complétée par une mesure réglementaire.

Il n'est cependant pas envisagé de déléguer d'une manière générale à de tels organismes les missions d'inspection prévues par la convention.

2.21 Certificat de travail maritime et déclaration de conformité au travail maritime (règle 5.1.3 ; norme A5.1.3)

Si le principe de certification est un principe déjà bien éprouvé dans le domaine technique en matière maritime, il représente une innovation substantielle dans le droit du travail français. Ce principe devra être consacré au niveau de la loi et décliné par des mesures de nature réglementaire.

La mise en œuvre des prescriptions relatives au certificat de travail maritime et à la déclaration de conformité du travail maritime nécessitera des mesures réglementaires et infra-réglementaires qui devront être prises en cohérence avec les règles issues du code international de gestion de la sécurité, dit code ISM (International Safety Management).

La tenue à disposition des résultats des contrôles, notamment leur modalité de communication aux tiers autorisés conformément aux dispositions de la convention, nécessitera une mesure législative.

2.22 Inspection et mise en application (règle 5.1.4 ; norme A5.1.4)

La convention du travail maritime reprend les principes et système d'inspection du travail prévus par la convention n° 178 de l'OIT sur l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, ratifiée par la France suite à la loi n° 2004-146 du 16 février 2004. Si la convention n° 178 de l'OIT sera révisée par l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime et, de ce fait, disparaîtra, le dispositif de contrôle de la convention intègre le dispositif d'inspection du travail prévu au titre de la convention n° 178 qui avait été étendue à tous navires.

En France, le contrôle de la réglementation du travail à bord des navires est réalisé, depuis la fusion des services d'inspection du travail, par les agents de l'inspection du travail placée sous l'autorité du ministre chargé du travail. La direction générale du travail est désignée par l'article R. 8121-13 du code du travail autorité centrale au sens de la convention n° 178 de l'OIT et le restera en tant qu'en charge du service d'inspection du travail et de ses composantes, la DAM assurant cette fonction pour tous les autres aspects de la convention.

Des dispositions de nature législative et réglementaire détermineront le champ de compétence des agents de l'autorité maritime en charge de missions relatives à la certification et à l'inspection des navires et garantiront leur indépendance.

Les pouvoirs des inspecteurs du travail devront être étendus et complétés afin de satisfaire aux exigences du point 7 de la norme A5.1.4 de la convention, notamment en ce qui concerne l'immobilisation des navires qui pourra dorénavant être décidée dans le cadre de la procédure de référé pour des motifs nouveaux liés au respect de la convention.

Afin de tenir compte des exigences de la convention qui implique la coopération entre les services de l'inspection du travail et les autres services qui participent de la mise en œuvre de la convention, une disposition législative donnera un cadre légal permettant d'organiser ces échanges dans le respect des obligations liées à la convention, notamment de confidentialité, prévues par son titre 5.

L'article 69 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande qui réprime, par un seul niveau de sanction, les infractions au régime de travail des marins est impropre à assurer la mise en œuvre du point 17 de la norme A5.1.4. car non conforme au « caractère approprié » exigé pour ces sanctions de même qu'aux principes généraux de droit pénal. Il n'avait d'ailleurs pas été codifié et sera repris, pour ce qui concerne le droit du travail, au sein du code des transports (livre V de la cinquième partie du code des transports) en précisant les différentes incriminations susceptibles d'être sanctionnées pénalement, de même que le niveau de sanction à prévoir, en tenant compte de la nature particulière du travail à bord d'un navire.

Une mesure de nature législative prévoira l'affichage d'une copie des rapports d'inspection à bord du navire, y compris ceux de l'inspection du travail, et renverra la détermination des modalités de communication de ces rapports aux fonctionnaires intéressés et aux représentants des gens de mer et des armateurs à un décret en Conseil d'Etat, ce qui constitue un changement notable en la matière. En effet, la pratique actuelle ne permet pas la communication de ces rapports.

2.23 Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5 ; norme A5.1.5)

La mise en place de la procédure de plainte à bord nécessitera des mesures législatives et réglementaires, notamment la modification du décret n° 78-389 du 17 mars 1978 relatif aux délégués de bord. Il sera nécessaire de préciser les conditions dans lesquelles est assurée la complémentarité entre les deux institutions de délégués du personnel et de délégués de bord et les cas dans lesquels elles pourront être fusionnées.

En particulier, la cohérence des dispositions relatives aux réclamations de l'équipage prévues par le décret n° 84-810 du 30 août 1984 et de celles issues du décret n° 78-389 du 17 mars 1978 devra être assurée en distinguant clairement la visite faisant suite à une réclamation formelle de l'équipage, qui n'est pas anonyme, de celle réalisée suite à une plainte relative à l'application des prescriptions de la convention, laquelle peut avoir été déposée dans le cadre de la règle de confidentialité.

2.24 Accidents maritimes (règle 5.1.6)

La mise en œuvre de la règle 5.1.6 nécessitera des mesures de coordination et de coopération, de niveau infra-réglementaire, entre le bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) et l'inspection du travail.

Il devra en particulier être tenu compte des rapports d'enquête concernant les accidents du travail maritime et les maladies professionnelles établis par les agents de l'inspection du travail dans le cadre de l'analyse des rapports d'enquête du BEAmer.

2.25 Responsabilités de l'Etat du port (règle 5.2.1, norme A5.2.1)

Le fondement législatif du contrôle par l'Etat du port, dont la portée sera étendue, sera consolidé. Des mesures de nature réglementaire compléteront le dispositif de contrôle de l'Etat du port actuellement en vigueur et assuré par les inspecteurs de la sécurité des navires chargés de cette mission.

Les inspecteurs du travail, à l'instar du dispositif actuel prévu par l'article L. 5548-2 du code des transports, participeront, en tant que de besoin, aux contrôles par l'Etat du port pour ce qui relève du domaine social.

2.26 Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer (règle 5.2.2, norme A5.2.2)

Une mesure de nature législative assurera le fondement juridique de ce droit nouveau qui n'est pas une procédure judiciaire. L'inspecteur de l'Etat du port devra cependant vérifier avant tout que les mécanismes de traitement de la plainte à bord du navire auront été utilisés. Elle sera complétée par des dispositions réglementaires permettant d'assurer l'exercice du droit à déposer plainte ainsi que la garantie de confidentialité. L'inspection du travail sera étroitement associée au contrôle de l'Etat du port dans la phase d'instruction de la plainte.

2.27 Responsabilités du fournisseur de main d'œuvre (règle 5.3, norme A5.3)

Les mesures de mise en œuvre de la règle 5.3 et de la norme A5.3 de la convention seront prises dans le cadre de celles relatives au recrutement et au placement des gens de mer (voir supra, § 2.6).

2.28 Tableau récapitulatif des principales mesures de mise en œuvre :

Références et objet des mesures de mise en œuvre	Principaux textes à modifier ou à prendre
Définitions et champ d'application (Article II)	Code des transports, art. L. 1311-1, L. 5511-1, nouvel article au sein du titre III du livre V de la cinquième partie et refonte du chapitre IX du titre IV du livre V de cette même partie <i>Décret en Conseil d'Etat portant application de l'article L. 5511-1 du code des transports, complété par un arrêté ministériel (mesures nouvelles).</i>
Droits et principes fondamentaux (Article III)	<i>Décret n° 78-389 du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime</i>

<p>Âge minimal (Règle 1.1 et norme A1.1)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5621-6 <i>Décret n° 2006-534 du 10 mai 2006 relatif à la protection des jeunes âgés de moins de dix-huit ans embarqués à bord des navires.</i> <i>Décret en Conseil d'Etat pris pour l'application de l'article L. 5621-6 du code des transports et relatif à l'emploi à bord des navires immatriculés au registre international français de jeunes âgés de seize à dix-huit ans.</i></p>
<p>Certificat médical (Règle 1.2)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5521-1 Code des transports, nouvel art. L. 5523-4 <i>Décret n° 60-865 du 6 août 1960 remplaçant certains articles du code du travail maritime par des dispositions réglementaires</i> <i>Mesures réglementaires (décret, arrêté) portant application de l'article L. 5521-1 du code des transports.</i></p>
<p>Recrutement et placement (Règle 1.4)</p>	<p><i>Décret en Conseil d'Etat portant application de l'article L. 5546-1 du code des transports</i></p>
<p>Contrat d'engagement maritime (Règle 2.1, Norme A2.1)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5542-3 à L. 5542-6, L. 5542-8 et L. 5546-3 Code des transports, nouvel art. L. 5542-7-1 <i>Décret en Conseil d'Etat fixant les modalités d'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 1234-19 du code du travail relatif au certificat de travail</i></p>
<p>Rapatriement (Règle 2.5, Norme A2.5)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5542-32 et L. 5542-33 <i>Décret n° 1891-2209 du 22 septembre 1891 relatif au rapatriement et aux conduites de retour des gens de mer</i></p>
<p>Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage (Règle 2.6, Norme A2.6)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5546-3</p>
<p>Effectifs (Règle 2.7)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5522-2 Code des transports, nouvel art. L. 5523-3</p>
<p>Logement et loisirs (Règle 3.1, Norme A3.1)</p>	<p><i>Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, division 215.</i></p>
<p>Alimentation et service de table (Règle 3.2, Norme A3.2)</p>	<p>Code du travail maritime, art. 73 et 74 Code des transports, art. L. 5545-10 et L. 5542-18 <i>Arrêté du 14 mars 2002 relatif à la délivrance du certificat d'aptitude aux fonctions de cuisinier embarqué</i> <i>Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, division 215</i></p>

Soins médicaux à bord des navires et à terre (Règle 4.1, Norme A4.1)	Code des transports, art. L. 5542-21 et L. 5542-28
Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents (Règle 4.3, Norme A4.3)	<i>Décret n° 78-389 du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime</i>
Responsabilités de l'Etat du pavillon – principes généraux et habilitation des organismes reconnus (Règles 5.1.1 et 5.1.2, Normes A5.1.1 et A5.1.2)	Code des transports, art. L. 5511-3 Code des transports, nouvel article L. 5511-6
Certificat de travail maritime et déclaration de conformité au travail maritime (Règle 5.1.3 ; Norme A5.1.3)	Code des transports, nouvel article relatif à la certification des navires en application de la convention Mesures réglementaires et infra-réglementaires
Inspection et mise en application (Règle 5.1.4 ; Norme A5.1.4)	Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, art. 69 ; Mesures réglementaires et infra-réglementaires
Procédures de plainte à bord (Règle 5.1.5 et norme 5.1.5)	Code des transports, Titre III du livre V de la cinquième partie, nouvel article <i>Décret n° 78-389 du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime</i> <i>Décret n° 84-810 du 30 août 1984</i>
Responsabilités de l'Etat du port (Règle 5.2.1, Norme A5.2.1)	Code des transports, partie V (nouvel article)
Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer (Règle 5.2.2, Norme A5.2.2)	Code des transports, partie V, livre V, titre IV (nouvel article)
Responsabilités du fournisseur de main d'oeuvre (Règle 5.3, Norme A5.3)	<i>Décret prévu par l'article L. 5546-1 du code des transports (texte nouveau)</i>

Conséquences administratives

La certification des navires, prévue par la règle 5.1.3 de la convention du travail maritime, relève de la responsabilité de l'Etat du pavillon. Faisant appel à des dispositifs éprouvés dans le secteur maritime, en matière technique, son introduction dans le champ social constitue en France une innovation majeure.

La mise en œuvre du processus de certification des navires se situe au delà de la réalisation de simples inspections. En effet, la vérification du respect des normes sociales sera accompagnée d'un audit des procédures mises en place par l'armateur afin d'assurer le respect continu de la convention (Partie II de la Déclaration du travail maritime).

Il n'est pas envisagé de déléguer la mise en œuvre de ce processus, sauf cas exceptionnels. Au sein de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, la direction des Affaires maritimes procédera à l'instruction des demandes et à la délivrance des déclarations de conformité au travail maritime.

Les inspecteurs de la sécurité des navires, qui assurent déjà dans différents domaines (sécurité maritime, technique, logement, habitabilité, sûreté) des missions d'inspection et d'audit (en application notamment du code ISM et du code ISPS), procéderont aux visites d'inspection et délivreront les certificats de travail maritime.

1° Mise en place du système de certification sociale des navires au titre de la convention.

a) Description du dispositif de certification des navires prévu par la règle 5.1.3, la norme A5.1.3 et le principe directeur B5.1.3 de la convention

En application de la règle 5.1.3, le « *Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime* », le dispositif de certification est obligatoire pour les navires effectuant des voyages internationaux ou opérant à partir d'un port d'un autre pays ou entre deux ports d'un autre pays, et jaugeant 500 et plus au sens de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Environ 300 navires battant pavillon français sont concernés par cette obligation.

L'armateur d'un navire non assujetti par cette obligation pourra cependant demander à faire certifier son navire (Convention du travail maritime, règle 5.1.3, §2). Ces demandes ne seront cependant pas prioritaires par rapport à celles provenant des armateurs des navires assujettis à l'obligation de certification.

Le « *certificat de travail maritime* » atteste que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord d'un navire, y compris les mesures prises par l'armateur pour s'assurer du respect continu de la convention, ont fait l'objet d'une inspection et qu'elles répondent à l'ensemble des mesures prises pour l'application de la convention.

Le certificat de travail maritime comprend une « *déclaration de conformité du travail maritime* » (DCTM) qui mentionne en sa Partie I les prescriptions nationales mettant en œuvre la convention, lesquelles doivent être énumérées en français et en anglais dans sa Partie II. La Partie I de la DCTM énonce les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces prescriptions sur le navire concerné.

Le certificat est délivré pour une durée de cinq ans, une inspection intermédiaire étant réalisée entre la deuxième et la troisième année.

Le certificat sera délivré, après instruction et inspection, par l'autorité compétente de l'État ou par un organisme reconnu, dûment habilité à cet effet. La certification porte sur l'ensemble des dispositions prises par la France pour la mise en œuvre de la convention pour les domaines visés et non sur les seuls minimas définis par celle-ci. C'est une de ses particularités. Les domaines faisant l'objet de la certification sont les suivants : 1. Age minimum (règle 1.1.) ; 2. Certificat médical (règle 1.2) ; 3. Qualification des gens de mer (règle 1.3) ; 4. Contrats d'engagement maritimes (règle 2.1) ; 5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4) ; 6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3) ; 7. Effectifs du navire (règle 2.7) ; 8. Logement (règle 3.1) ; 9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1) ; 10. Alimentation et service de table (règle 3.2) ; 11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règles 4.3) ; 12. Soins médicaux à bord (règle 4.3) ; Procédure de plainte à bord (règle 5.1.5) ; 14. Paiement des salaires (règle 2.2).

Le certificat est retiré par l'autorité compétente lorsque les prescriptions de la convention ne sont pas respectées, ce qui impose d'organiser clairement les liens entre les différents services de contrôle concernés.

b) Procédure de certification des navires français

La convention du travail maritime permet la délégation des processus d'inspection et de certification à des organismes privés. La France n'entend toutefois pas les déléguer à de tels organismes, sauf dans certains cas limités ou circonstances exceptionnelles.

Les services de l'Etat qui participeront au processus de certification des navires, le centre de sécurité des navires étant placé au cœur du dispositif, sont les suivants :

- Direction des affaires maritimes (DAM) ;
- Direction générale du travail (DGT) ;
- Service de santé des Gens de Mer (SSGM) ;
- Directions inter-régionales de la mer (DIRM) ;
- Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) ;
- Directions départementales des territoires et de la mer (DTTM) ;
- Centres de sécurité des navires (CSN) ;
- Inspection du travail.

L'armateur devra constituer un dossier qu'il soumettra à l'examen d'un comité d'experts piloté par la direction des affaires maritimes au sein du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Ce comité, au vu des éléments fournis et des avis sollicités auprès des services de l'Etat concernés, transmettra son accord pour visite du navire à l'inspecteur de la sécurité des navires désigné. Cette instruction consiste en une analyse sur pièces de l'ensemble des documents disponibles dans les services de l'Etat ayant à connaître du navire et de son environnement ou de documents complémentaires transmis par l'armateur dans son dossier de demande de certification, ceci à des fins d'optimisation de la visite sur place, à bord du navire, et à mener par l'inspecteur de la sécurité des navires.

La déclaration de conformité du travail maritime sera délivrée par le directeur des affaires maritimes ou son délégataire, après avis du comité d'experts, sous réserve du résultat de la visite d'inspection.

L'inspecteur de la sécurité des navires délivrera, après visite du navire, le certificat du travail maritime, auquel sera annexée la déclaration de conformité du travail maritime.

L'inspection du travail sera associée au processus de certification lors de l'instruction de la demande de certification et devra fournir son concours, notamment sous forme d'avis. Elle apportera également son concours aux inspecteurs de sécurité des navires pour la préparation de même que, le cas échéant, pour la réalisation des visites.

Tout navire assujetti à cette obligation de certification devra disposer à bord d'un certificat en cours de validité. A défaut il ne pourra naviguer.

c) Mesures préparatoires en vue de l'entrée en vigueur de la convention

Afin de ne pas pénaliser les navires français dans les ports étrangers, ceux-ci doivent être certifiés dès l'entrée en vigueur de la convention. Il a donc été nécessaire d'entreprendre, avant même l'adoption du présent projet de loi, les actions préparatoires suivantes :

- l'élaboration d'une méthode de travail et d'une programmation avec les armateurs, afin d'éviter une perturbation de l'activité de leurs navires ;

- visites de *pré-certification* des navires dès l'adoption de la présente loi ; des visites à titre d'expérimentation seront cependant réalisées au plus tôt sur différents types de navires, en particulier les navires à passagers et les navires vraquiers qui sont considérés comme navires prioritaires en application de la XVII^{ème} Résolution adoptée par la Conférence internationale du travail le 22 février 2006 ;

- élaboration des actions de formation, de telle manière que l'ensemble des inspecteurs concernés puissent en avoir bénéficiées d'ici la fin de l'année 2012 :

1. Formation de six formateurs de formateurs au centre de formation de Turin du bureau international du travail.

2. Formation des inspecteurs de sécurité des navires à Nantes au centre de formation des Affaires maritimes (E-CFDAM).

3. Formation des agents de l'inspection du travail en charge du secteur maritime par l'institut national du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle (INTEFP) au centre inter-régional de formation de Nantes (CIF).

- information, par l'organisation de réunions et d'un séminaire, des professionnels du secteur, des organisations d'armateurs, des organisations représentatives des gens de mer et des associations maritimes concernées sur ce nouveau dispositif ;

- création d'une base de données relative à la certification des navires.

2° Évolution du système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer.

Depuis le 1^{er} janvier 2009 les divers services d'inspection du travail ont été fusionnés. L'inspection du travail comporte dorénavant une composante maritime qui relève au sein des DIRECCTE, de la Direction Générale du Travail (DGT).

L'ensemble du littoral, y compris les départements d'outre-mer, est couvert par une vingtaine de sections d'inspection du travail ayant compétence en matière maritime. Celles-ci sont à composante ou à dominante maritime, notamment dans les grands ports. Une soixantaine d'agents, inspecteurs du travail et contrôleurs du travail, sont en charge du contrôle des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.

Particularité déjà soulignée, d'autres services de l'administration participent au contrôle de la convention. L'ensemble de ces normes traite de domaines aussi variés que le logement, l'habitabilité, la sécurité, la formation professionnelle, les soins médicaux, la protection sociale, le bien-être des gens de mer, y compris dans les ports. Il s'agit des directions inter-régionales de la mer (DIRM), dont dépendent les centres de sécurité des navires (CSN), du service de santé des gens de mer (SSGM) et des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM).

L'ensemble de ces services seront formés en vue de la mise en œuvre de la convention. Néanmoins nombre d'éléments font déjà l'objet d'analyse et d'expertise par ces mêmes services, tant au niveau du contrôle sur pièces que du contrôle à bord du navire.

Par ailleurs les systèmes d'information respectifs, y compris de comptes-rendus d'activités, devront faire l'objet d'une adaptation notamment pour suivre et respecter les objectifs de contrôles périodiques qui sont, pour les navires non certifiés, d'un contrôle tous les trois ans.

Une circulaire interministérielle précisera les conditions dans lesquelles ces différents services coopéreront.

3° Élargissement aux gens de mer du processus d'identification des marins

Depuis la fin de l'inscription maritime, en 1965, la profession de marin est une profession réglementée. Au processus d'immatriculation du marin s'est substitué celui d'identification qui consiste à vérifier que l'intéressé remplit les conditions nécessaires pour l'accès et l'exercice de cette profession.

La convention étend à l'ensemble des gens de mer les exigences, applicables jusqu'à présent aux seuls marins, de qualifications professionnelles et d'aptitude physique à la navigation. Il convient en outre de prendre en considération les évolutions internationales en matière de pièce d'identité des gens de mer, notamment la convention n° 185 de l'OIT qui concerne l'ensemble des gens de mer.

C'est dans cette perspective que le livret professionnel maritime sera supprimé au profit de la nouvelle pièce d'identité des gens de mer (PIM) sécurisée définie par cette convention, ratifiée par la France (Loi de ratification n° 2004-146 du 16 février 2004 ; décret de publication n° 2005-510 du 11 mai 2005 ; décret n°2006-1436 du 24 novembre 2006 pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 93-1419 du 31 décembre 1993 relative à l'Imprimerie nationale).

La base de données concernant les marins sera élargie à l'ensemble des gens de mer de manière à pouvoir vérifier que les exigences minimales requises pour le travail à bord des navires sont respectées et de manière à pouvoir leur délivrer les documents professionnels conformes aux conventions internationales.

4° Contrôle de l'aptitude médicale des gens de mer

Conformément à la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, le service de santé des gens de mer (SSGM) contrôle l'aptitude physique requise pour la navigation, l'accès à la profession et l'exercice de la profession de marin. Par ailleurs, cette même loi, par dérogation au code du travail, a confié au SSGM les missions de service de santé au travail pour les marins. Pour ce qui concerne les gens de mer autres que marins, le SSGM se verra confier également la vérification des exigences d'aptitude physique à la navigation. Les personnels déjà couverts par un service de santé au travail continueront d'en relever mais devront solliciter auprès du SSGM, dans les mêmes conditions que pour les marins, la délivrance du certificat d'aptitude prévu par la convention.

Les modalités des visites d'aptitude, les voies de recours à l'encontre des décisions des médecins des gens de mer ainsi que les exigences de forme du certificat médical devront prendre en compte les résultats des travaux, menés conjointement par l'organisation maritime internationale (OMI) et l'OIT, destinés à réviser les lignes directrices concernant les examens médicaux des gens de mer.

L'organisation et les modalités de fonctionnement du SSGM seront précisées par le décret en Conseil d'Etat prévu par les articles L. 5521-1 et L. 5545-13 du code des transports.

Les conditions dans lesquelles les gens de mer embarqués à bord des navires français pourront passer leurs visites d'aptitude à la navigation à l'étranger, seront précisées en tenant compte des travaux OMI/OIT précités.

5° Mécanismes de suivi de la convention du travail maritime

La convention prévoit un mécanisme de suivi innovant au sein du BIT. Complétant le dispositif de rapports d'application et d'examen de ceux-ci par la Commission des normes, elle prévoit la mise en place d'une commission spéciale tripartite au sein de laquelle gouvernements, représentant des armateurs et représentants des gens de mer examineront l'application de la convention (CTM, art. XIII).

La France participera pleinement à cette commission, conformément aux engagements pris dans le cadre du *Grenelle de la mer* (notamment l'engagement n° 40.a). Les représentants des armateurs et des travailleurs y participeront conformément aux usages et dans le cadre des règles fixées par le BIT.

6° Mise en place d'outils informatiques destinés à assurer le contrôle et le suivi de la convention :

Le suivi des navires doit faire l'objet de procédures particulières et reposer sur des outils informatiques permettant de disposer d'informations pertinentes concernant la certification et les visites d'inspection des navires.

La base de données ESCULAPE, qui permet d'assurer le suivi médical des marins, devra être élargie à l'ensemble des gens de mer. Les gens de mer autres que marins devront être pris en compte dans les systèmes applicatifs dépendant de la direction des affaires maritimes afin que puisse leur être appliquée la procédure dite d'identification. Le dispositif d'enregistrement des services des marins (projet LISE) sera adapté à ces nouveaux éléments.

Une informatisation du processus d'approbation des effectifs minima à bord des navires est également prévue.

Le résultat des inspections réalisées au titre de la certification des navires, de même que les vérifications effectuées ultérieurement, devront être consignés dans une base de données *ad hoc*. Cette base de données sera rendue notamment accessible aux inspecteurs de la sécurité des navires, aux agents de l'inspection du travail en charge du contrôle des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi qu'aux représentants des armateurs et des gens de mer.

III. – HISTORIQUE DES NEGOCIATIONS

Le secteur maritime bénéficie d'une place importante au sein du bureau international du travail (BIT) depuis sa création en 1919. Une « *Commission paritaire maritime* » y réunit les représentants des armateurs, de la fédération internationale des armateurs (ISF) et des gens de mer, de la fédération internationale des ouvriers des transports (ITF). Le BIT adoptera dans les années 20 les premières conventions internationales du travail concernant le secteur maritime. Il édifiera pendant le 20ème siècle un ensemble de normes maritimes très important au sein des normes du BIT où 70 conventions et recommandations concernent le travail maritime. Celles-ci n'ont été cependant ratifiées que de manière très inégale et cet étalement dans le temps a entraîné l'obsolescence d'une partie de leur contenu.

La conférence internationale du travail (CIT), annuelle se réunit en session maritime environ une fois par décennie. C'est en 1996, lors de son avant-dernière session maritime, que devait être adopté le dernier paquet de conventions maritimes avant l'adoption de la convention du travail maritime dix ans après, en 2006.

Au cours des années 1996 à 2000 la commission paritaire maritime s'est inquiétée de la situation engendrée par la dégradation des conditions de travail et d'emploi des gens de mer dans la navigation maritime internationale. C'est ainsi que la 29ème session (22-26 janvier 2001) de cette commission adoptait des conclusions fortes à l'attention du conseil d'administration (CA) du BIT, donc des gouvernements qui y sont représentés.

Ce rapport bientôt connu sous le nom d'« accord de Genève », ce qui en marque l'importance, devait être examiné en mars 2001 lors de la 280^{ème} session du conseil d'administration du BIT qui l'entérinait. Le CA décidait la création d'un groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime en vue de l'adoption d'un instrument-cadre. Cette décision est à apprécier également dans la perspective de la nouvelle «*approche intégrée*» des normes internationales du travail, approuvée par sa 279^{ème} session (novembre 2000), de même que dans celle de la notion de « travail décent » promue par l'OIT.

Le groupe de travail tripartite de haut niveau (GTHN) devait être chargé d'examiner les modalités de regroupement de l'ensemble des 70 conventions et recommandations maritimes de l'OIT en vue d'élaborer une convention maritime consolidée.

Le GTHN a été mis en place au BIT le 16 décembre 2001 et sa présidence confiée à la France qui l'assurera pour l'ensemble des travaux préparatoires jusqu'au mois de janvier 2004 où, à l'invitation de notre pays, sa dernière session s'est tenue à Nantes, ce qui, s'agissant de travaux normatifs de l'OIT constituait une première. La France assurera également les deux conférences d'adoption de la convention qui se sont tenues à Genève en septembre 2004 et en février 2006. La France a apporté également un important soutien financier et en moyens humains à ces travaux.

Cette période a été marquée par l'impact des naufrages, le 12 décembre 1999, du navire « ERIKA », au large des côtes bretonnes, puis, le 13 novembre 2002, du « Prestige », au large des côtes espagnoles. Les travaux engagés au BIT ont très vite été perçus comme une voie supplémentaire de renforcement de la sécurité maritime et du contrôle des navires.

Les travaux préparatoires ont été suivis de manière soutenue par les principaux Etats maritimes et se sont entièrement déroulés par consensus sans que jamais la procédure de vote formel soit utilisée. Les armateurs et les gens de mer souhaitaient l'engagement fort des gouvernements en vue d'obtenir des garanties d'application effective du nouvel instrument. L'ensemble des travaux a fait par ailleurs l'objet d'une coordination permanente au sein des Etats membres de l'Union européenne.

La phase d'adoption de la convention s'est déroulée en deux temps. En septembre 2004 s'est réunie une conférence technique préparatoire à laquelle les représentants des organisations syndicales et des armateurs français ont participé. Cette conférence préparatoire a été suivie en février 2006 par la réunion de la Conférence Internationale du Travail, en session maritime. Le 23 février 2006, l'assemblée plénière de la CIT adoptait la convention du travail maritime à la quasi unanimité, de même qu'un certain nombre de résolutions importantes relatives à sa mise en œuvre. Seuls deux Etats devaient s'abstenir, mais pour des raisons n'ayant pas de rapport avec le principe de cette convention, comme ils l'ont expliqué, le Liban et le Vénézuéla.

Sur le plan communautaire les partenaires sociaux et les Etats membres ont relayé cette adoption. L'organisation de cette conférence a bénéficié d'un soutien financier important de la commission européenne.

A la suite de l'adoption de la CTM, les travaux en vue de son entrée en vigueur se sont poursuivis au sein du BIT de manière soutenue. C'est ainsi que le BIT a adopté des lignes directrices à l'attention des inspecteurs et des administrations de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon et que son conseil d'administration a décidé en mars 2010 de mettre en place à titre provisoire la commission tripartite de suivi prévue par l'article XIII de la CTM sans attendre son entrée en vigueur.

IV. – ETAT DES SIGNATURES ET RATIFICATIONS

La convention du travail maritime a été adoptée en février 2006 à Genève au Palais des Nations à la quasi unanimité des participants lors de l'assemblée plénière de la Conférence internationale du Travail, réunie en session maritime, ce qui est exceptionnel. Seuls deux pays, le Venezuela et le Liban se sont abstenus pour des raisons non directement liées aux objectifs de la convention.

Son article VIII prévoit qu'elle entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Etats membres de l'OIT, représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte mondiale marchande aura été enregistrée. Elle entrera ensuite en vigueur pour chaque Etat douze mois après l'enregistrement par le BIT de sa ratification.

Au 29 juillet 2011, quatorze Etats, à savoir les Bahamas, le Bénin, la Bosnie-Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, le Canada, la Croatie, l'Espagne, les Iles Marshall, le Liberia, la Norvège, le Panama, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Singapour et la Suisse ont ratifié la convention du travail maritime. Ces ratifications représentant plus de 45 % du total de la jauge de la flotte mondiale, le critère de jauge est d'ores et déjà rempli.

En ce qui concerne les Etats membres de l'UE, l'importance du secteur maritime en Europe, la jauge brute contrôlée par les armateurs des Etats membres de l'Union européenne, tous pavillons confondus, représente environ 40% de la jauge brute mondiale, 25 % de celle-ci étant constituée de navires battant pavillons européens. Les navires battant pavillon français représentent 1,7 % de la jauge brute de la flotte mondiale.

Le Conseil, par décision n° 2007/431/CE du 7 juin 2007 a autorisé les États membres à ratifier la convention du travail maritime dans l'intérêt de la communauté européenne. De leur côté, l'accord des partenaires sociaux européens conclu le 19 mai 2008 a généré la directive 2009/13/CE du Conseil du 16/02/2009 qui entrera en vigueur en même temps que la MLC. La prise en compte de la MLC dans la législation communautaire, de même que par le dispositif de contrôle de l'Etat du port, le Memorandum d'entente de Paris, font qu'outre la ratification directe de la convention, les Etats membres doivent tout de même s'y conformer, ce qui est une incitation directe à la ratifier.

De nombreux pays étant engagés dans le processus de ratification, l'on peut estimer que la convention pourrait entrer en vigueur entre le second semestre de l'année 2012 et le premier semestre de l'année 2013.

V. – DECLARATIONS OU RESERVES

L'article 35 de la constitution de l'OIT prévoit que chaque Etat membre qui ratifie une convention doit, dans le plus bref délai possible après ratification, communiquer au bureau international du travail (BIT) une déclaration faisant connaître l'état de la question de l'application de cette convention aux territoires non métropolitains de cet Etat membre. En ce qui concerne la présente convention, les territoires français concernés (il s'agit de deux collectivités de l'Outre-Mer : la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française) ont été consultés par le Gouvernement. Une déclaration sera communiquée au BIT, le cas échéant, en fonction de la réponse des collectivités d'outre-mer consultées.