CH_VB 08-0451 5077 vom 7. Februar 2006

Bundesverwaltung, 2006-02-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_08-0451_5077_

FR: CH_VB 08-0451 5077 du 7 février 2006

IT: CH_VB 08-0451 5077 del 7 febbraio 2006

Erwägungen

E. 1

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

E. 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 incor- porées 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'art. VI, par. 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 corres- pondante. 1. Age minimum (règle 1.1) Loi maritime no 123 de 1905, telle qu'amendée («Loi»), Chapitre X; Réglementation maritime («Réglementation»), 2006, Règles 1111 à 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.

Convention du travail maritime, 2006 5190 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 à 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 men- tionnées 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.

Convention du travail maritime, 2006 5191 2. Certificat médical (règle 1.2) ..... L’officier compétent conserve les certificats médicaux à titre strictement confiden- tiel, 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.
.....
.....

5192 Annexe 2 Convention no 187 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006

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 31 mai 2006, en sa quatre-vingt-quinzième session; reconnaissant l’ampleur à l’échelle mondiale des lésions et maladies professionnel- les et des décès imputables au travail et la nécessité de poursuivre l’action pour les réduire; rappelant que la protection des travailleurs contre les maladies générales ou profes- sionnelles et les accidents résultant du travail figure parmi les buts de l’Organisation internationale du Travail tels qu’énoncés dans sa Constitution; reconnaissant que les lésions et maladies professionnelles et les décès imputables au travail nuisent à la productivité et au développement économique et social; notant le par. III g) de la Déclaration de Philadelphie, qui prévoit que l’Organisation internationale du Travail a l’obligation solennelle de seconder la mise en œuvre, parmi les différentes nations du monde, de programmes propres à réaliser une pro- tection adéquate de la vie et de la santé des travailleurs dans toutes les occupations; gardant à l’esprit la Déclaration de l’OIT relative aux principes et droits fondamen- taux au travail et son suivi, 1998; notant la convention (no 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et la recommandation (no 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et les autres instruments de l’Organisation internationale du Travail pertinents pour le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail; rappelant que la promotion de la sécurité et de la santé au travail est un élément du programme de l’Organisation internationale du

Travail pour un travail décent pour tous; rappelant les conclusions concernant les activités normatives de l'OIT dans le do- maine de la sécurité et de la santé au travail – une stratégie globale, adoptées par la Conférence internationale du Travail à sa 91e session (2003), en particulier en ce qui concerne le but de veiller à ce que la sécurité et la santé au travail bénéficient d'une priorité au niveau national; soulignant l'importance de promouvoir de façon continue une culture de prévention nationale en matière de sécurité et de santé; après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la sécurité et la santé au travail, question qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour de la session; après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

Convention no 187 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006 5193 adopte, ce quinzième jour de juin deux mille six, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006. I. Définitions Art. 1 Aux fins de la présente convention: a) l'expression politique nationale désigne la politique nationale relative à la sécurité et la santé au travail et au milieu de travail définie conformément aux principes de l'art. 4 de la convention (no 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981; b) l'expression système national de sécurité et de santé au travail ou système national désigne l'infrastructure qui constitue le cadre principal pour la mise en œuvre de la politique nationale et des programmes nationaux de sécurité et de santé au travail; c) l'expression programme national de sécurité et de santé au travail ou pro- gramme national désigne tout programme national qui inclut des objectifs à réaliser selon un calendrier prédéterminé, des priorités et des moyens d'action établis en vue d'améliorer la sécurité et la santé au travail ainsi que des moyens permettant d'évaluer les progrès; d) l'expression culture de prévention nationale en matière de sécurité et de santé désigne une culture où le droit à un milieu de travail sûr et salubre est respecté à tous les niveaux, où le gouvernement, les employeurs et les tra- vailleurs s'emploient activement à assurer un milieu de travail sûr et salubre au moyen d'un système de droits, de responsabilités et d'obligations définis et où le principe de prévention se voit accorder la plus haute priorité. II. Objectif Art. 2 1. Tout Membre qui ratifie la présente convention doit promouvoir l'amélioration continue de la sécurité et de la santé au travail pour prévenir les lésions et maladies professionnelles et les décès imputables au travail par le développement, en consul- tation avec les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives, d'une politique nationale, d'un système national et d'un programme national. 2. Tout Membre doit prendre des mesures actives en vue de réaliser progressive- ment un milieu de travail sûr et salubre au moyen d'un système national et de pro- grammes nationaux de sécurité et de santé au travail, en tenant compte des principes énoncés dans les instruments de l'Organisation internationale du Travail (OIT) pertinents pour le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail.

Convention no 187 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006 5194 3. Tout Membre doit, en consultation avec les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives, considérer périodiquement quelles mesures pourraient être prises pour ratifier les conventions pertinentes de l'OIT relatives à la sécurité et à la santé au travail. III. Politique nationale Art. 3 1. Tout Membre doit promouvoir un milieu de travail sûr et salubre, en élaborant à cette fin une politique nationale. 2. Tout Membre doit promouvoir et faire progresser, à tous les niveaux concernés, le droit des travailleurs à un milieu de travail sûr et salubre. 3. Lors de l'élaboration de sa politique nationale, tout Membre doit promouvoir, à la lumière des conditions et de la pratique nationales et en

consultation avec les organi- sations d’employeurs et de travailleurs les plus représentatives, des principes de base tels que les suivants: évaluer les risques ou les dangers imputables au travail; com- battre à la source les risques ou les dangers imputables au travail; et développer une culture de prévention nationale en matière de sécurité et de santé, qui comprenne l’information, la consultation et la formation. IV. Système national Art. 4 1. Tout Membre doit établir, maintenir, développer progressivement et réexaminer périodiquement un système national de sécurité et de santé au travail, en consulta- tion avec les organisations d’employeurs et de travailleurs les plus représentatives. 2. Le système national de sécurité et de santé au travail doit inclure, entre autres: a) la législation, les accords collectifs le cas échéant, et tout autre instrument pertinent en matière de sécurité et de santé au travail; b) une autorité ou un organisme, ou des autorités ou des organismes, responsa- bles aux fins de la sécurité et de la santé au travail, désignés conformément à la législation et à la pratique nationales; c) des mécanismes visant à assurer le respect de la législation nationale, y com- pris des systèmes d’inspection; d) des mesures pour promouvoir, au niveau de l’établissement, la coopération entre la direction, les travailleurs et leurs représentants, en tant qu’élément essentiel de prévention en milieu de travail. 3. Le système national de sécurité et de santé au travail doit inclure, s’il y a lieu: a) un organe tripartite consultatif national ou des organes tripartites consultatifs nationaux compétents en matière de sécurité et de santé au travail;

 b) des services d’information et des services consultatifs en matière de sécurité et de santé au travail; c) l’offre d’une formation en matière de sécurité et de santé au travail; d) des services de santé au travail conformément à la législation et à la pratique nationales; e) la recherche en matière de sécurité et de santé au travail; f) un mécanisme de collecte et d’analyse des données sur les lésions et mala- dies professionnelles tenant compte des instruments pertinents de l’OIT; g) des dispositions en vue d’une collaboration avec les régimes d’assurance ou de sécurité sociale couvrant les lésions et maladies professionnelles; h) des mécanismes de soutien pour l’amélioration progressive des conditions de sécurité et de santé au travail dans les micro-entreprises, les petites et moyennes entreprises et l’économie informelle. V. Programme national Art. 5 1. Tout Membre doit élaborer, mettre en œuvre, contrôler, évaluer et réexaminer périodiquement un programme national de sécurité et de santé au travail, en consul- tation avec les organisations d’employeurs et de travailleurs les plus représentatives. 2. Le programme national doit: a) promouvoir le développement d’une culture de prévention nationale en matière de sécurité et de santé; b) contribuer à la protection des travailleurs en éliminant ou en réduisant au minimum, dans la mesure où cela est raisonnable et pratiquement réalisable, les dangers et les risques liés au travail, conformément à la législation et à la pratique nationales, en vue de prévenir les lésions et maladies professionnel- les et les décès imputables au travail et de promouvoir la sécurité et la santé sur le lieu de travail; c) être élaboré et réexaminé sur la base d’une analyse de la situation nationale en matière de sécurité et de santé au travail comportant une analyse du sys- tème national de sécurité et de santé au travail; d) comporter des objectifs, des cibles et des indicateurs de progrès; e) être soutenu, si possible, par d’autres programmes et plans nationaux com- plémentaires qui aideront à atteindre progressivement l’objectif d’un milieu de travail sûr et salubre. 3. Le programme national doit être largement diffusé et, dans la mesure du possible, appuyé et lancé par les plus hautes autorités nationales.

 VI. Dispositions finales Art. 6 La présente convention ne porte révision d'aucune convention ou recommandation internationale du travail. Art. 7 Les ratifications formelles de la présente convention sont communiquées au Direc- teur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement. Art. 8 1. La présente convention ne lie que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail. 2. Elle entre en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres ont été enregistrées par le Directeur général. 3. Par la suite, cette convention entre en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification. Art. 9 1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la conven- tion, 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 ayant ratifié la présente convention qui, dans l'année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne se prévaut pas de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention dans la première année de chaque nouvelle période de dix années dans les conditions prévues au présent article. Art. 10 1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifie à tous les Mem- bres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifi- cations et dénonciations qui lui sont communiquées par les Membres de l'Organi- sation. 2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification communiquée, le Directeur général appelle l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

 Art. 11 Le Directeur général du Bureau international du Travail communique au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'art. 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifica- tions et dénonciations enregistrées. Art. 12 Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau inter- national du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision. Art. 13 1. Au cas où la Conférence adopte une nouvelle convention portant révision de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention n'en dispose autrement: a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraîne de plein droit, nonobstant l'art. 9 ci-dessus, la dénonciation immé- diate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention por- tant révision soit entrée en vigueur; b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesse d'être ouverte à la ratification des Membres. 2. La présente convention demeure en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision. Art. 14 Les versions française et anglaise du texte de la préseyte convention font également foi.

 Annexe 3 Recommandation no 197 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006

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 31 mai 2006, en sa quatre-vingt-quinzième session; Après avoir décidé d’adopter diverses propositions relatives à la sécurité et la santé au travail, question qui constitue le quatrième point à l’ordre du jour de la session; Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d’une recommandation complétant la convention sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006 (ci-après «la convention»), adopte, ce quinzième jour de juin deux mille six, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006. I. Politique nationale 1. La politique nationale élaborée en vertu de l’art. 3 de la convention devrait tenir compte de la partie II de la convention (no 155) sur la sécurité et la santé des travail- leurs, 1981, ainsi que des droits, obligations et responsabilités pertinents des travail- leurs, des employeurs et des gouvernements figurant dans cette convention. II. Système national 2. Lors de l’établissement, du maintien, du développement progressif et du réexa- men périodique du système national de sécurité et de santé au travail défini à l’art. 1 b) de la convention, les Membres: a) devraient tenir compte des instruments de l’Organisation internationale du Travail (OIT) pertinents pour le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail énumérés dans l’annexe à la présente recommandation, en particulier la convention (no 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, la convention (no 81) sur l’inspection du travail, 1947, et la convention (no 129) sur l’inspection du travail (agriculture), 1969; b) peuvent étendre les consultations prévues à l’art. 4 (1) de la convention à d’autres parties intéressées. 3. En vue de la prévention des lésions et maladies professionnelles et des décès imputables au travail, le système national devrait prévoir des mesures appropriées pour la protection de tous les travailleurs, en particulier les travailleurs dans les secteurs à haut risque ainsi que les travailleurs vulnérables, tels que ceux de l’économie informelle, les travailleurs migrants et les jeunes travailleurs.

Recommandation no 197 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006 5199 4. Les Membres devraient prendre des mesures pour protéger la sécurité et la santé des travailleurs, hommes et femmes, y compris leur santé génésique. 5. Dans le cadre de la promotion d’une culture de prévention nationale en matière de sécurité et de santé telle que définie à l’art. 1 d) de la convention, les Membres devraient chercher: a) à accroître la sensibilisation, au niveau du lieu de travail et dans le public, aux questions de sécurité et de santé au travail par des campagnes nationales, liées, le cas échéant, aux initiatives sur le lieu de travail et aux initiatives internationales; b) à promouvoir des mécanismes permettant de dispenser l’éducation et la for- mation à la sécurité et à la santé au travail, en particulier pour la direction, les cadres, les travailleurs et leurs représentants et les fonctionnaires chargés de la sécurité et de la santé; c) à introduire les notions et, s’il y a lieu, les compétences en matière de sécuri- té et de santé au travail dans les programmes d’enseignement et de formation professionnelle; d) à faciliter l’échange de statistiques et de données sur la sécurité et la santé au travail entre les autorités compétentes, les employeurs, les travailleurs et leurs représentants; e) à donner des informations et des conseils aux employeurs et aux travailleurs et à leurs organisations respectives et à promouvoir ou faciliter la coopéra- tion entre eux en vue d’éliminer ou de réduire au minimum, dans la mesure où cela est raisonnable et pratiquement réalisable, les dangers et les risques liés au travail; f) à promouvoir, au niveau du lieu de travail, l’instauration de politiques en matière de sécurité et de santé au travail, la création de comités conjoints de sécurité et de santé et la désignation de représentants des travailleurs en matière de sécurité et de santé au travail,

conformément à la législation et à la pratique nationales; g) à s’attaquer aux contraintes que connaissent les micro-entreprises et les peti- tes et moyennes entreprises de même que les sous-traitants dans la mise en œuvre des politiques et de la réglementation en matière de sécurité et de san- té au travail, conformément à la législation et à la pratique nationales. 6. Les Membres devraient promouvoir une approche systémique de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, telle que celle exposée dans les Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail (ILO-OSH 2001). III. Programme national 7. Le programme national de sécurité et de santé au travail défini à l’art. 1 c) de la convention devrait être basé sur les principes de l’évaluation et de la gestion des dangers et des risques, en particulier au niveau du lieu de travail.

 8. Le programme national devrait identifier les priorités d’action, qui devraient être réexaminées et mises à jour périodiquement. 9. Lors de l’élaboration et du réexamen du programme national, les Membres peu- vent étendre les consultations prévues à l’art. 5 (1) de la convention à d’autres par- ties intéressées. 10. En vue de donner effet aux dispositions de l’art. 5 de la convention, le pro- gramme national devrait promouvoir activement des mesures et activités de préven- tion sur le lieu de travail comportant la participation des employeurs, des travailleurs et de leurs représentants. 11. Le programme national de sécurité et de santé au travail devrait être coordonné, s’il y a lieu, avec les autres programmes et plans nationaux tels que ceux concernant la santé publique et le développement économique. 12. Lors de l’élaboration et du réexamen du programme national, les Membres devraient tenir compte des instruments de l’OIT pertinents pour le cadre promotion- nel pour la sécurité et la santé au travail dont la liste figure en annexe à la présente recommandation, sans préjudice des obligations qui leur incombent au titre des conventions qu’ils ont ratifiées. IV. Profil national 13. Les Membres devraient établir et mettre à jour de façon régulière un profil national qui dresse un bilan de la situation existante en matière de sécurité et de santé au travail, ainsi que des progrès accomplis en vue de réaliser un milieu de travail sûr et salubre. Ce profil devrait servir de base à l’élaboration et au réexamen du programme national. 14. (1) Le profil national de sécurité et de santé au travail devrait, le cas échéant, inclure des informations sur les éléments suivants: a) la législation, les accords collectifs le cas échéant, et tout autre instrument pertinent en matière de sécurité et de santé au travail; b) l’autorité ou l’organisme, ou les autorités ou les organismes, responsables aux fins de la sécurité et de la santé au travail, désignés conformément à la législation et à la pratique nationales; c) les mécanismes visant à assurer le respect de la législation nationale, y com- pris les systèmes d’inspection; d) les mesures pour promouvoir, au niveau de l’établissement, la coopération entre la direction, les travailleurs et leurs représentants, en tant qu’élément essentiel de prévention en milieu de travail; e) l’organe tripartite consultatif national ou les organes tripartites consultatifs nationaux compétents en matière de sécurité et de santé au travail; f) les services d’information et les services consultatifs en matière de sécurité et de santé au travail; g) l’offre d’une formation en matière de sécurité et de santé au travail;

 h) les services de santé au travail conformément à la législation et à la pratique nationales; i) la recherche en matière de sécurité et de santé au travail; j) le mécanisme de collecte et d’analyse des données sur les lésions et maladies professionnelles et leurs causes, tenant compte des instruments pertinents de l’OIT; k) les dispositions prises en vue d’une

collaboration avec les régimes d’assu- rance ou de sécurité sociale couvrant les lésions et maladies professionnel- les; l) les mécanismes de soutien pour l’amélioration progressive des conditions de sécurité et de santé au travail dans les micro-entreprises, les petites et moyennes entreprises et l’économie informelle. (2) En outre, le profil national de sécurité et de santé devrait, s’il y a lieu, inclure des informations sur les éléments suivants: a) les mécanismes de coordination et de collaboration au niveau national et au niveau de l’entreprise, y compris les mécanismes de réexamen du pro- gramme national; b) les normes techniques, recueils de directives pratiques et principes directeurs sur la sécurité et la santé au travail; c) les dispositifs d’éducation et de sensibilisation, y compris les initiatives à caractère promotionnel; d) les organismes techniques, médicaux et scientifiques spécialisés ayant des liens avec divers aspects de la sécurité et de la santé au travail, y compris les instituts de recherche et les laboratoires qui s’occupent de sécurité et de san- té au travail; e) le personnel engagé dans le secteur de la sécurité et de la santé au travail, comme les inspecteurs, les préposés à la sécurité et à la santé, et les méde- cins et hygiénistes du travail; f) les statistiques des lésions et maladies professionnelles; g) les politiques et programmes des organisations d’employeurs et de travail- leurs en matière de sécurité et de santé au travail; h) les activités régulières ou en cours en rapport avec la sécurité et la santé au travail, y compris la collaboration internationale; i) les ressources financières et budgétaires en matière de sécurité et de santé au travail; j) les données disponibles portant sur la démographie, l’alphabétisation, l’éco- nomie et l’emploi, ainsi que toute autre information utile.

Recommandation no 197 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006 5202 V. Coopération internationale et échange international d’informations 15. L’Organisation internationale du Travail devrait: a) faciliter la coopération technique internationale dans le domaine de la sécuri- té et de la santé au travail dans le but d’aider les pays, en particulier les pays en développement, aux fins de: i) renforcer leurs capacités pour établir et maintenir une culture de pré- vention nationale en matière de sécurité et de santé; ii) promouvoir une approche systémique de gestion de la sécurité et de la santé au travail; iii) promouvoir la ratification, s’agissant des conventions, et l’application des instruments de l’OIT pertinents pour le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail dont la liste figure en annexe à la présente recommandation; b) faciliter l’échange d’informations sur les politiques nationales au sens de l’art. 1 a) de la convention, sur les systèmes et programmes nationaux de sécurité et de santé au travail, y compris sur les bonnes pratiques et les approches novatrices, et sur l’identification des dangers et risques nouveaux et émergents sur le lieu de travail; c) fournir des informations sur les progrès accomplis en vue de réaliser un milieu de travail sûr et salubre. VI. Mise à jour de l’annexe 16. L’annexe à la présente recommandation devrait être réexaminée et mise à jour par le Conseil d’administration du Bureau international du Travail. Toute nouvelle annexe ainsi établie sera adoptée par le Conseil d’administration et remplacera l’annexe précédente après sa communication aux Membres de l’Organisation inter- nationale du Travail. Annexe Instruments de l’Organisation internationale du Travail pertinents pour le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail I. Conventions Convention (no 81) sur l’inspection du travail, 1947 Convention (no 115) sur la protection contre les radiations, 1960 Convention (no 120) sur l’hygiène (commerce et bureaux), 1964 Convention (no 121) sur les prestations en cas d’accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964 Convention (no 129) sur l’inspection du travail (agriculture), 1969

Recommandation no 197 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006 5203 Convention (no 139) sur le cancer professionnel, 1974 Convention (no 148) sur le milieu de travail (pollution de l'air, bruit et vibrations), 1977 Convention (no 152) sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, 1979 Convention (no 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 Convention (no 161) sur les services de santé au travail, 1985 Convention (no 162) sur l'amiante, 1986 Convention (no 167) sur la sécurité et la santé dans la construction, 1988 Convention (no 170) sur les produits chimiques, 1990 Convention (no 174) sur la prévention des accidents industriels majeurs, 1993 Convention (no 176) sur la sécurité et la santé dans les mines, 1995 Protocole de 1995 relatif à la convention (no 81) sur l'inspection du travail, 1947 Convention (no 184) sur la sécurité et la santé dans l'agriculture, 2001 Protocole de 2002 relatif à la convention (no 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 II. Recommandations Recommandation (no 81) sur l'inspection du travail, 1947 Recommandation (no 82) sur l'inspection du travail (mines et transports), 1947 Recommandation (no 97) sur la protection de la santé des travailleurs, 1953 Recommandation (no 102) sur les services sociaux, 1956 Recommandation (no 114) sur la protection contre les radiations, 1960 Recommandation (no 115) sur le logement des travailleurs, 1961 Recommandation (no 120) sur l'hygiène (commerce et bureaux), 1964 Recommandation (no 121) sur les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 1964 Recommandation (no 133) sur l'inspection du travail (agriculture), 1969 Recommandation (no 147) sur le cancer professionnel, 1974 Recommandation (no 156) sur le milieu de travail (pollution de l'air, bruit et vibra- tions), 1977 Recommandation (no 160) sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuai- res, 1979 Recommandation (no 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 Recommandation (no 171) sur les services de santé au travail, 1985 Recommandation (no 172) sur l'amiante, 1986 Recommandation (no 175) sur la sécurité et la santé dans la construction, 1988

Recommandation no 197 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006 5204 Recommandation (no 177) sur les produits chimiques, 1990 Recommandation (no 181) sur la prévention des accidents industriels majeurs, 1993 Recommandation (no 183) sur la sécurité et la santé dans les mines, 1995 Recommandation (no 192) sur la sécurité et la santé dans l'agriculture, 2001 Recommandation (no 194) sur la liste des maladies professionnelles, 2002

5205 Annexe 4 Recommandation no 198 sur la relation de travail, 2006

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 31 mai 2006, en sa quatre-vingt-quinzième session; considérant que la législation nationale et les conventions collectives offrent une protection qui est liée à l'existence d'une relation de travail entre un employeur et un salarié; considérant que la législation et son interprétation devraient être compatibles avec les objectifs du travail décent; considérant que le droit du travail vise notamment à répondre à ce qui peut être un rapport de force inégal dans la négociation entre les parties à une relation de travail; considérant que la protection des travailleurs est au c ur du mandat de l'Organisation internationale du Travail, et conforme aux principes énoncés dans la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998, et à l'Agenda du travail décent; considérant les difficultés d'établir l'existence d'une relation de travail lorsque les droits et obligations des parties concernées ne sont pas clairs, lorsqu'il y a eu une tentative de déguiser la relation de travail, ou lorsque la législation, son interpréta- tion ou son application présentent des insuffisances

ou des limites; notant qu’il existe des situations dans lesquelles des arrangements contractuels peuvent avoir pour effet de priver les travailleurs de la protection à laquelle ils ont droit; reconnaissant que les orientations internationales s’adressant aux Etats Membres ont un rôle à jouer pour les aider à assurer cette protection par la législation et la prati- que nationales, et que ces orientations devraient rester utiles dans le temps; reconnaissant en outre que cette protection devrait être accessible à tous, en particu- lier aux travailleurs vulnérables, et se fonder sur une législation qui soit efficace, effective et de portée générale, rapidement suivie d’effets, et qui encourage son respect spontané; reconnaissant que la politique nationale devrait être le résultat de consultations avec les partenaires sociaux et devrait fournir des orientations aux parties intéressées sur le lieu de travail; reconnaissant que la politique nationale devrait promouvoir la croissance économi- que, la création d’emplois et le travail décent; considérant que la mondialisation de l’économie a accru la mobilité des travailleurs qui ont besoin d’une protection au moins dans les cas où la protection nationale est contournée par le choix de la législation;

Recommandation no 198 sur la relation de travail, 2006 5206 notant que, dans le cadre de prestations de services transnationales, il est important de déterminer qui est considéré comme un travailleur dans une relation de travail, quels sont les droits du travailleur et qui est l’employeur; considérant que les difficultés d’établir l’existence d’une relation de travail peuvent créer de graves problèmes aux travailleurs concernés, à leur entourage et à l’ensemble de la société; considérant que l’incertitude quant à l’existence d’une relation de travail doit être levée pour garantir une concurrence loyale et la protection effective des travailleurs dans une relation de travail, de manière conforme à la législation ou à la pratique nationales; prenant note de toutes les normes internationales du travail pertinentes, notamment celles qui concernent la situation particulière des femmes, ainsi que celles qui trai- tent du champ de la relation de travail; après avoir décidé d’adopter diverses propositions relatives à la relation de travail, question qui constitue le cinquième point à l’ordre du jour de la session; après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d’une recommandation, adopte, ce quinzième jour de juin deux mille six, la recommandation ci-après, qui sera dénommée Recommandation sur la relation de travail, 2006. I. Politique nationale de protection des travailleurs dans une relation de travail 1. Les Membres devraient formuler et appliquer une politique nationale visant à examiner à intervalles appropriés et, si nécessaire, à clarifier et adapter le champ d’application de la législation pertinente, afin de garantir une protection efficace aux travailleurs qui exercent leur activité dans le cadre d’une relation de travail. 2. La nature et la portée de la protection accordée aux travailleurs dans le cadre d’une relation de travail devraient être précisées par la législation ou la pratique nationales, ou les deux, en tenant compte des normes internationales du travail pertinentes. Cette législation ou pratique, notamment les éléments relatifs au champ d’application et à la responsabilité de leur mise en uvre, devrait être claire et appro- priée afin d’assurer une protection effective des travailleurs dans une relation de travail. 3. La politique nationale devrait être formulée et appliquée conformément à la législation et à la pratique nationales, en consultation avec les organisations d’employeurs et de travailleurs les plus représentatives. 4. La politique nationale devrait au moins comporter des mesures tendant à: a) fournir aux intéressés, en particulier aux employeurs et aux travailleurs, des orientations sur la manière de déterminer efficacement l’existence d’une relation de travail, ainsi que sur la distinction entre travailleurs salariés et travailleurs indépendants;

Recommandation no 198 sur la relation de travail, 2006 5207 b) combattre les relations de travail déguisées dans le cadre, par exemple, d'autres relations qui peuvent comprendre le recours à d'autres formes d'arrangements contractuels qui dissimulent le statut juridique réel, étant entendu qu'il y a relation de travail déguisée lorsqu'un employeur traite une personne autrement que comme un salarié d'une manière qui dissimule son statut juridique réel de salarié, et que des situations peuvent se présenter dans lesquelles des arrangements contractuels ont pour effet de priver les travailleurs de la protection à laquelle ils ont droit; c) assurer des normes applicables à toutes les formes d'arrangements contrac- tuels, y compris celles impliquant des parties multiples, de façon que les tra- vailleurs salariés aient la protection à laquelle ils ont droit; d) assurer que les normes applicables à toutes les formes d'arrangements contractuels établissent qui est responsable de la protection qu'elles pré- voient; e) prévoir pour les intéressés, notamment les employeurs et les travailleurs, l'accès effectif à des procédures et mécanismes appropriés, rapides, peu coû- teux, équitables et efficaces de règlement des différends concernant l'existence et les conditions d'une relation de travail; f) assurer le respect et l'application effective de la législation sur la relation de travail; g) prévoir une formation appropriée et adéquate en matière de normes inter- nationales du travail pertinentes, de droit comparé et de jurisprudence à l'intention de la magistrature, des arbitres, des médiateurs, des inspecteurs du travail et autres personnes chargées du règlement des conflits et de l'application de la législation et des normes du travail nationales. 5. Dans le cadre de la politique nationale, les Membres devraient particulièrement veiller à assurer une protection effective aux travailleurs spécialement affectés par l'incertitude quant à l'existence d'une relation de travail, notamment les travailleu- ses, ainsi que les travailleurs les plus vulnérables, les jeunes travailleurs, les travail- leurs âgés, les travailleurs de l'économie informelle, les travailleurs migrants et les travailleurs handicapés. 6. Les Membres devraient: a) veiller spécialement, dans le cadre de la politique nationale, à répondre aux besoins et intérêts respectifs des hommes et des femmes, dès lors que les femmes sont majoritaires dans des secteurs et des professions dans lesquels il existe une proportion élevée de relations de travail déguisées, ou un man- que de clarté dans la relation de travail; b) se doter de politiques claires en matière d'égalité entre les hommes et les femmes et améliorer l'application des lois et accords pertinents au niveau national, de manière à répondre effectivement aux besoins et intérêts respec- tifs des hommes et des femmes.

Recommandation no 198 sur la relation de travail, 2006 5208 7. Dans le contexte des mouvements transnationaux de travailleurs: a) en élaborant une politique nationale, tout Membre devrait, après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives, envisager d'adopter, dans sa compétence et, s'il y a lieu, en collaboration avec d'autres Membres, des mesures visant à assurer une protection effective aux travailleurs migrants qui, sur son territoire, pourraient être affectés par l'incertitude quant à l'existence d'une relation de travail, et à prévenir les atteintes à leurs droits; b) lorsque des travailleurs sont recrutés dans un pays pour travailler dans un autre, les Membres concernés pourraient envisager de conclure des accords bilatéraux en vue de prévenir les pratiques abusives ou frauduleuses visant à contourner les dispositifs existants de protection des travailleurs dans le cadre d'une relation de travail. 8. La politique nationale de protection des travailleurs engagés dans une relation de travail ne devrait pas entrer en conflit avec les relations civiles ou commerciales véritables, tout en garantissant que les personnes engagées dans une relation de travail jouissent de la protection à laquelle elles ont droit. II. Détermination de l'existence d'une relation de travail 9. Aux fins de la

politique nationale de protection des travailleurs dans une relation de travail, la détermination de l’existence d’une telle relation devrait être guidée, en premier lieu, par les faits ayant trait à l’exécution du travail et à la rémunération du travailleur, nonobstant la manière dont la relation de travail est caractérisée dans tout arrangement contraire, contractuel ou autre, éventuellement convenu entre les par- ties. 10. Les Membres devraient promouvoir des méthodes claires pour orienter les travailleurs et les employeurs sur la manière de déterminer l’existence d’une relation de travail. 11. Afin de faciliter la détermination de l’existence d’une relation de travail, les Membres devraient, dans le cadre de la politique nationale visée dans la présente recommandation, envisager la possibilité: a) d’autoriser une grande variété de moyens pour déterminer l’existence d’une relation de travail; b) d’établir une présomption légale d’existence d’une relation de travail lors- qu’on est en présence d’un ou de plusieurs indices pertinents; c) de décider, après consultation des organisations d’employeurs et de travail- leurs les plus représentatives, que les travailleurs ayant certaines caractéris- tiques doivent, d’une manière générale ou dans un secteur déterminé, être réputés travailleurs salariés ou travailleurs indépendants. 12. Aux fins de la politique nationale visée dans la présente recommandation, les Membres peuvent envisager de préciser les conditions qui déterminent l’existence d’une relation de travail, par exemple la subordination ou la dépendance.

Recommandation no 198 sur la relation de travail, 2006 5209 13. Les Membres devraient envisager la possibilité de définir dans leur législation, ou par d’autres moyens, des indices spécifiques de l’existence d’une relation de travail. Ces indices pourraient comprendre: a) le fait que le travail est exécuté selon les instructions et sous le contrôle d’une autre personne; qu’il implique l’intégration du travailleur dans l’organisation de l’entreprise; qu’il est effectué uniquement ou principale- ment pour le compte d’une autre personne; qu’il doit être accompli person- nellement par le travailleur; qu’il est effectué selon un horaire déterminé ou sur le lieu spécifié ou accepté par la personne qui requiert le travail; qu’il a une durée donnée et présente une certaine continuité; qu’il suppose que le travailleur se tient à disposition; ou qu’il implique la fourniture d’outils, de matériaux ou de machines par la personne qui requiert le travail; b) le caractère périodique de la rémunération du travailleur; le fait qu’elle cons- titue son unique ou principale source de revenus; le paiement en nature sous forme de vivres, de logement, de transport, ou autres; la reconnaissance de droits tels que le repos hebdomadaire et les congés annuels; le financement des déplacements professionnels du travailleur par la personne qui requiert le travail; ou l’absence de risques financiers pour le travailleur. 14. Le règlement des différends concernant l’existence et les conditions d’une relation de travail devrait être de la compétence des tribunaux du travail ou d’autres tribunaux, ou d’instances d’arbitrage, auxquels les travailleurs et les employeurs ont effectivement accès, conformément à la loi et à la pratique nationales. 15. L’autorité compétente devrait adopter des mesures visant à assurer le respect et l’application de la législation relative à la relation de travail au regard des divers aspects traités dans la présente recommandation, par exemple par l’intermédiaire des services d’inspection du travail, en collaboration avec les organismes de sécurité sociale et l’administration fiscale. 16. En ce qui concerne la relation de travail, les administrations du travail nationa- les et leurs services associés devraient contrôler périodiquement leurs programmes et dispositifs de mise en application. Une attention particulière devrait être accordée aux professions et secteurs où la proportion de travailleuses est élevée. 17. Les Membres devraient, dans le cadre de la politique nationale visée dans la présente recommandation, élaborer des mesures efficaces tendant à supprimer toute incitation à

déguiser une relation de travail. 18. Dans le cadre de la politique nationale, les Membres devraient promouvoir le rôle de la négociation collective et du dialogue social en tant que moyen, parmi d’autres, de trouver des solutions aux questions relatives au champ de la relation de travail au niveau national.

Recommandation no 198 sur la relation de travail, 2006 5210 III. Suivi et mise en œuvre 19. Les Membres devraient créer un mécanisme approprié, ou utiliser un méca- nisme existant, pour suivre l’évolution du marché du travail et de l’organisation du travail et pour donner des avis en vue de l’adoption et de l’application de mesures concernant la relation de travail dans le cadre de la politique nationale. 20. Les organisations d’employeurs et de travailleurs les plus représentatives devraient être représentées sur un pied d’égalité dans le mécanisme de suivi de l’évolution du marché du travail et de l’organisation du travail. En outre, ces organi- sations d’employeurs et de travailleurs devraient être consultées dans le cadre du mécanisme aussi souvent que nécessaire et, quand cela est possible et utile, sur la base de rapports d’experts ou d’études techniques.

E. 2

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

E. 3

Si, aux fins de la présente convention, l’appartenance d’une catégorie de person- nes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l’autorité compé- tente de chacun des Membres après consultation des organisations d’armateurs et de gens de mer intéressées.

E. 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 navi- res de guerre auxiliaires.

E. 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 mesu- res 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;

Convention du travail maritime, 2006 5142 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 uvre, 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 par. 1 de la présente norme doivent: a) tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protec- tion 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 sécu- rité 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 uvre 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 par. 3 de la règle 4.3 sont réguliè- rement examinées en consultation avec les représentants des organisations d’arma- teurs 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 politi- ques 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 por- tent 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’Organi- sation internationale du Travail au sujet de la notification et de l’en- registrement des accidents du travail et des maladies professionnelles; b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analy- sées et publiées et, s’il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendancs 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 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 nor- mes 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;

Convention du travail maritime, 2006 5144 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 tra- vail 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) aux- quels 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) équipement 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 par. 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'individu, 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 sui- vants: 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.

Convention du travail maritime, 2006 5145 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 par. 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 protec- tion de l’ouïe homologué; c) évaluer les risques et réduire l’exposition au bruit dans toutes les installa- tions 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 compé- tents 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 par. 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 protec- tion individuelle homologué; c) évaluer les risques et réduire l’exposition aux vibrations dans toutes les ins- tallations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table en adop- tant des mesures conformes aux orientations fournies par le recueil de direc- tives 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 art. 7 et 11 de la convention (no 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recomman- dation (no 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 disposi- tifs 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 dispo- sitifs 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 per- sonnelles 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 par. 1 du présent principe directeur devraient porter sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents, des lésions et des maladies professionnels 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 internatio- nal d’enregistrement des accidents des gens de mer éventuellement établi par l’Orga- nisation 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 corpo- relles, 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 particu- lier 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 promou- voir 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 uvre des programmes de protection et de prévention pour la promo- tion 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 particu- lier, 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’arma- teurs 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 attri- buées aux commissions et autres organismes visés au par. 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 natio- naux ou par les organisations internationales intéressées devraient être

prises en

Convention du travail maritime, 2006 5148 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 par. 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 ris- ques 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 par. 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 aux- quels 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

Convention du travail maritime, 2006 5149 leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expé- rience 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 apparaux 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 instruc- tion 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 parve- nir 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 conformé- ment 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 inter- nationale 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) échanges de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont expo- sés 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 for- mation des gens de mer dans le domaine de la protection en matière de sécu- rité et de santé au travail, de la prévention des accidents et des méthodes de travail sûres. 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 déter- minés 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 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 terri- toire 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.

Convention du travail maritime, 2006 5151 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 du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés eu égard aux changements des besoins des gens de mer résul- tant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes. 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 adé- quats 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 profes- sion; b) tenir compte, dans la mise en uvre 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 bienêtre devraient prévoir la participation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer intéressées. 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 équipe- ment 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 bienêtre 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 dou- bles 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.

Convention du travail maritime, 2006 5152 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 sui- vantes: 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 installa- tions 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.

Convention du travail maritime, 2006 5153 8. Des dispositions devraient être prises pour que, dans la mesure où cela est néces- saire, 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 sousutilisées; b) d'aider et de conseiller ceux à qui il incombe de fournir des installations de bienêtre et d'assurer une coordination entre eux. 2. Les conseils de bien-être devraient compter parmi leurs membres des représen- tants 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.

Convention du travail maritime, 2006 5154 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 rési- dent; b) une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationa- les. 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 ressor- tissant. 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 réguliè- rement 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 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 par. 8 de l'art. 19 de la Constitution. 2. Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation natio- nale, 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.

Convention du travail maritime, 2006 5155 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 A4.5 Sécurité sociale 1. Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la pro- tection 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 par. 1 de la règle 4.5 doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées au par. 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 par. 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en uvre, par exemple, au moyen d’accords bilaté- raux 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 par. 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’inté- gration 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 navi- res 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 inhé- rentes 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 par. 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 par. 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’accord bilatéraux ou multilatéraux ou d’autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu’ils

 soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d’acquisition par 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 par. 2 de la présente norme. Lorsqu’il assurera par la suite la couverture d’une ou de plusieurs des autres branches énumé- rées au par. 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’art. 22 de la Constitution doivent également contenir des informations sur les mesures prises conformément au par. 2 de la règle 4.5 pour étendre la protection à d’autres bran- ches. Principe directeur B4.5 Sécurité sociale 1. La protection assurée lors de la ratification, conformément au par. 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 par. 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 fac- teurs 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 par. 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 natio- naux, 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 par. 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, notam- ment 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 arti- cles de la présente convention ainsi que des obligations spécifiques mentionnées sous ses titres 1, 2, 3 et 4. 2. Les par. 3 et 4 de l’art. VI, qui autorisent la mise en uvre 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 par. 2 de l’art. VI, tout Membre doit s’acquitter des responsa- bilités 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 princi- pes directeurs correspondants de la partie B du code. 4. Les dispositions du présent titre sont mises en uvre 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 diffé- rends. Les dispositions du présent titre ne portent pas attribution de compétence matérielle ou territoriale. 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 pré- sente convention soient mises en uvre 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 pavil- lon. 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 par. 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’art. 22 de la Constitution. 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 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 organisa- tions d’armateurs et de gens de mer. Règle 5.1.2 Habilitation des organismes reconnus 1. L’autorité compétente doit avoir établi que les institutions publiques ou autres organismes mentionnés au par. 3 de la règle 5.1.1 (les «organismes reconnus»), sont conformes aux prescriptions du code quant à leur compétence et à leur indépen- dance. 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 par. 5 de la règle 5.1.1 doivent contenir des informa- tions relatives à tout organisme reconnu, à la portée des pouvoirs qui lui sont confé- rés et aux dispositions prises par le Membre pour assurer que les activités autorisées sont menées à bien de façon complète et efficace. Norme A5.1.2 Habilitation des organismes reconnus 1. Aux fins de l’habilitation visée au par. 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 navi- res, 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 person- nel; c) il a une connaissance suffisante des prescriptions de la présente convention ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internatio- naux 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 orga- nismes reconnus, y compris des informations sur l’ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux per- tinents; 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.

Convention du travail maritime, 2006 5160 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 nom- bre suffisant et répartis de sorte à assurer une couverture géographique satis- faisante; c) a démontré sa capacité à fournir des services de qualité dans les délais pres- crits; 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 recon- nu; 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 par. 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.

Convention du travail maritime, 2006 5161 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 interna- tionaux; b) d’une jauge brute égale ou supérieure à 500, battant le pavillon d’un Mem- bre 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 par. 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 conformi- té continue des dispositions adoptées qui doivent être mentionnées dans la déclara- tion de conformité du travail maritime dont il est question au par. 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 mari- time 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 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 par. 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 recon- nu 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 paragra- phe; 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 res- pect des dispositions de la présente convention; c) le capitaine connaît les prescriptions de la présente convention et les obliga- tions en matière de mise en œuvre;

Convention du travail maritime, 2006 5163 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 confor- mité 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 par. 1 de la présente norme. Aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée au par. 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 provi- soire. 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 par. 1 de la présente norme; ii) indique les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applica- bles 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 cer- taines catégories de navires; iv) mentionne toute disposition équivalente dans l’ensemble adoptée en vertu du par. 3 de l’art. 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 ultérieu- rement 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 déclara- tion 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 docu-

 ments est communiquée aux gens de mer, inspecteurs de l'Etat du pavillon, fonc- tionnaires 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 par. 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 par. 1 ou 5 de la présente norme perd sa validité: a) si les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés au par. 2 de la présente norme; b) si le certificat n'est pas visé conformément au par. 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 par. 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 par. 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 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 conven- tion, il suffira d'y faire référence. Lorsqu'une disposition de la présente convention est mise en uvre par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, conformément au par. 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 véri- fiée, 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 notam- ment 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 uvre. 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 par. 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 rap- ports d'inspection pertinents si l'autorité compétente en fait la demande dans les trois mois suivant la date du changement du pavillon. Règle 5.1.4 Inspection et mise en application 1. Tout Membre vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections pério- diques, 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 uvre 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 par. 1 de la présente règle. 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 par. 1 de la présente norme. Lorsque des organismes reconnus sont habilités à mener à bien des inspec- tions, le Membre exige que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donne aux intéressés l'autorité juridique néces- saire 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 par. 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) à monter à bord des navires battant le pavillon du Membre; b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu’ils jugent nécessaires pour s’assurer que les normes sont strictement respectées; c) à exiger qu’il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu’à ce que les mesures nécessaires aient été prises lors- qu’ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une infrac- tion 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 par. 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 pres- criptions 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) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets com- merciaux 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’auto- rité 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 effec- tivement 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 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 particu- lier:

 a) tout Membre devrait prendre les mesures nécessaires pour que les inspec- teurs 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’ uvrer 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 complexi- té 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 recrute- ment 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 perfectionne- ment 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 effec- tuer 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) à 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) à interroger le capitaine, les gens

de mer ou toute autre personne, y compris l’armateur ou son représentant, sur toute question concernant l’application des prescriptions de la législation, en présence de tout témoin que la per- sonne peut avoir demandé; c) à exiger communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certi- ficats 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 uvre de la présente convention est respectée; d) à s’assurer de l’affichage des avis requis par la législation nationale mettant en uvre la présente convention; e) à prélever et à emporter, aux fins d’analyse, des échantillons de produits, de marchandises, d’eau potable, de vivres, de matériaux et de substances utili- sés ou manipulés; f) à la suite d’une inspection, à porter immédiatement à l’attention de l’armateur, de l’exploitant du navire ou du capitaine les manquements pou- vant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord; g) à 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 spécifi- quement en compte et à les saisir de propositions pour l’amélioration de cette législation; h) à aviser l’autorité compétente de tout accident du travail ou maladie profes- sionnelle 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 par. 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 tra- vail 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 5.1.5 Procédures de plainte à bord 1. Tout Membre exige qu’il existe à bord des navires battant son pavillon des pro- cédures 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 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 prévoie 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 régléau 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

procé- dure 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 malveil- lant, 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

Convention du travail maritime, 2006 5171 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 uvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord. Principe directeur B5.1.5 Procédures de plainte à bord 1. Sous réserve de toutes dispositions pertinentes d'une convention collective appli- cable, 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 pro- cédures 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 désignation 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 par. 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 per- sonne 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 com- pétentes.

Convention du travail maritime, 2006 5172 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 par. 1 de la présente règle. Norme A5.1.6 Accidents maritimes (Pas de dispositions) Principe directeur B5.1.6 Accidents maritimes (Pas de dispositions) 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 uvre 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 suscepti- ble d'être inspecté, conformément aux dispositions du par. 4 de l'art. 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 confor- mité 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 appli- cables 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.

Convention du travail maritime, 2006 5173 5. Des informations relatives au système visé au par. 4 de la présente règle, y com- pris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, figurent dans les rapports soumis par les Membres en application de l'art. 22 de la Constitution. 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 vala- bles 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 prescrip- tions 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 indi- quées au par. 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 par. 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 par. 1 b) de la présente norme. Aux fins du par. 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 condi- tions 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

Convention du travail maritime, 2006 5174 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 par. 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 suscep- tibles 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; ou b) la non-conformité constitue une infraciton 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 paragra- phe 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 uvre 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 orienta- tions, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstan- ces qui justifient l’immobilisation d’un navire en vertu du par. 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 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

Convention du travail maritime, 2006 5175 5.2.1. Cette politique devrait viser à assurer une certaine cohérence et à guider parailleurs 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 par. 6 de la norme A5.2.1, l’autorité com- pétente devrait tenir compte que, en ce qui concerne les infractions visées au par. 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 art. 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 inspec- tion 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’immobi- lisation d’un navire. 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 pres- criptions 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 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 fonction- naire 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 envisa- gées. 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 par. 6 de la norme A5.2.1, les dispositions de ce paragraphe sont appliquées.

Convention du travail maritime, 2006 5176 5. Lorsque les dispositions du par. 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 con- seils et un plan de mesures correctives. 6. Lorsque la plainte n’a pas été réglée malgré les mesures prises conformément au par. 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 accom- pagné de toute réponse reçue dans les délais

prescrits de la part de l’autorité compé- tente de l’Etat du pavillon. Les organisations d’armateurs et de gens de mer appro- priées de l’Etat du port sont également informées. En outre, des statistiques et des informations concernant les plaintes réglées doivent être régulièrement communi- quées 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 informa- tions 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 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 auto- risé, 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 fonc- tionnaire autorisé devrait encourager le plaignant à avoir recours à toutes procédures disponibles à bord du navire. De bonnes raisons doivent exister pour justifier l’exa- men 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 par. 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.

Convention du travail maritime, 2006 5177 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 uvre du par. 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 par. 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’art. 22 de la Constitution. Norme A5.3 Responsabilités du fournisseur de main-d’œuvre 1. Tout Membre assure le respect des

prescriptions de la présente convention appli- cables 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 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.

Convention du travail maritime, 2006 5178 Annexe A5-I Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l Etat du pavillon avant la certification d’un navire conformément à la norme A5.1.3, par. 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

Convention du travail maritime, 2006 5179 Annexe A5-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’art. V et du titre 5 de laconvention 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 brute1: ..... Numéro OMI: ..... Type de navire: ..... Nom et adresse de l’armateur2: .....
.....
..... 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.

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’affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité

de l’exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la 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)

Convention du travail maritime, 2006 5180 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 natio- nales. 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 ..... ausgestellte Seearbeits-Konformitätserklärung beigefügt ist. 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 A.5.1.3 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: ..... (à effectuer entre le deuxième (Signature du fonctionnaire autorisé) 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 véri- fier qu’il continuait d’être en conformité avec les prescriptions nationales mettant en œuvre la convention, conformément aux dispositions de la norme A3.1, par. 3, de la convention (nouvelle immatriculation ou modification substantielle du logement) ou pour d’autres raisons.

Convention du travail maritime, 2006 5181 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)

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 de: ……..... (insérer le nom de l’autorité compétente telle que définie à l’art. II, par. 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:

Convention du travail maritime, 2006 5182 a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incor- porées 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’art. VI, par. 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 corres- pondante. 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

Convention du travail maritime, 2006 5183 (Note: biffer le paragraphe sans objet) Les dispositions équivalentes dans l’ensemble applicables conformément aux par. 3 et 4 de l’art.

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)

Convention du travail maritime, 2006 5184 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) .....
.....

Convention du travail maritime, 2006 5185 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'armateur3: .....
..... 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)

Les mesures susvisées ont été vérifiées par (indiquer le nom de l'autorité compé- tente ou de l'organisme dûment reconnu) et, après inspection du navire, ont été jugées conformes aux objectifs visés à l'al. b) du par. 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)

3 Armateur désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Art. II.1 j) de la convention)

Convention du travail maritime, 2006 5186 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 brute4: ..... Numéro OMI: ..... Type de navire: ..... Nom et adresse de l'armateur5: .... Il est certifié, aux fins du par. 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;

4 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). (Art. II.1 c) de la convention) 5 Armateur désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Art. II.1 j) de la convention)

Convention du travail maritime, 2006 5187 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 confor- mité du travail maritime. Le présent certificat est valide jusqu'au ..... sous réserve d'inspec- tions 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 provi- soire ..... (Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

Convention du travail maritime, 2006 5188 Annexe A5-III Eléments généraux sujets à un contrôle détaillé par un fonctionnaire autorisé de l Etat 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

Convention du travail maritime, 2006 5189 Annexe B5-I Exemple de déclaration nationale Voir principe directeur B5.1.3, par. 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 Xxxxxx Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire Numéro OMI Jauge brute EXEMPLE 12345

E. 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 intéres- sées.

E. 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'art. VI, par. 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 conven- tions 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 inté- ressées, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

E. 7

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

E. 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 conven- tion demeure en vigueur sans l'amendement en question.

E. 9

Un amendement faisant l'objet de la notification mentionnée au par. 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 pre- mière fois, si celle-ci est postérieure.

E. 10

La période visée au par. 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.

E. 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 Direc- teur 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.

E. 12

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

E. 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 béné- fice 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 par. 7 du présent article, un désaccord avec l’amendement et ne l’a pas retiré; ou ii) a notifié, selon le par. 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 par. 8 b) du présent article, qu’il n’appliquera pas l’amendement pendant une période déterminée conformé- ment au par. 10 du présent article. Textes faisant foi Art. 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 peu- vent être modifiés que par la Conférence sur le fondement de l’art. 19 de la Constitu- tion de l’Organisation internationale du Travail (voir art. 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 obligatoi- res). Le code peut être modifié suivant la procédure simplifiée décrite à l’art. 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 éven- tuellement 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 sui- vants: 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 numérota- tion correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l’âge minimum). 7. La convention a trois objectifs sous-jacents: a) établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de princi- pes; 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 (art. VI, par. 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’art. VI, par. 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 uvre 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 mesu- res 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 (par. 1 b)) et que «tout navire dispose d’une pharmacie de bord» (par. 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 (par. 4). 10. Les Membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes direc- teurs 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 par. 2 de l’art. 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 internationa- les 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 obliga- tions 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 1.1 Age minimum Objet: assurer qu’aucune personne n’ayant pas l’âge minimum ne travaille à bord d’un navire 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 conven- tion est de 16 ans. 3. Un âge minimum supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le code. 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 program- mes et plans d’études établis pourrait en être compromise; ou

 b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l’autorité décide, après consultation des organisations d’armateurs et de gens de

mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être. 4. 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 intéressées, conformément aux normes internationales applicables. 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 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 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 inté- ressées, et compte dûment tenu des directives internationales applicables mention- nées dans la partie B du code, la nature de l'examen médical et du certificat corres- pondant. 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.

Convention du travail maritime, 2006 5093 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 géogra- phique, 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’excède pas trois mois. 10. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effec- tuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais. Principe directeur B1.2 Certificat médical Principe directeur B1.2.1 Directives internationales 1. L’autorité compétente, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les repré- sentants 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 ver- sion 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 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 répon- dant aux prescriptions des par. 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 (no 74) sur les certificats de capacité de matelot quali- fié, 1946, doit continuer à s’acquitter des obligations découlant de cet instrument, sauf si des dispositions à caractère contraignant portant sur la question ont été adop- tées 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 par. 3 de l’art. 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 efficient et bien réglemen- té de recrutement et de placement des gens de mer 1. Tous les gens de mer doivent pouvoir avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d’un navire. 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 recrute- ment et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s’applique pas s’assurent que ces services se conforment aux prescriptions énoncées dans le code. Norme A1.4 Recrutement et placement 1. Tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de place- ment 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

Convention du travail maritime, 2006 5095 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 place- ment donné, la question doit être tranchée par l'autorité compétente de chaque Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéres- sées. Il convient de ne pas encourager une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement. 3. Les dispositions du par. 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 terri- toire 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 me- sures comparables à celles prévues au par. 5 de la présente norme existent 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 répon- dre 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 par. 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 dis- suader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qua- lifications requises;

Convention du travail maritime, 2006 5096 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 néces- saires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'un exem- plaire 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 néces- saires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement mari- time 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 avi- sent 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 assu- rance 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'enga- gement 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 vérifica- tion 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 des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer, avec le concours, lorsqu'il y a lieu, des représentants des armateurs et des gens de mer.

Convention du travail maritime, 2006 5097 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 mesu- res 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 pré- sente norme. 10. Rien dans la présente norme n'a pour effet de réduire les obligations et respon- sabilités des armateurs ou d'un Membre en ce qui concerne les navires battant son pavillon. Principe directeur B1.4 Recrutement et placement Principe directeur B1.4.1 Directives organisationnelles et opérationnelles 1. En exécutant ses obligations en vertu du par. 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 organisa- tions 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 per- sonnelles sur les gens de mer peuvent être traitées par les

services de recru- tement et de placement des gens de mer, y compris la collecte, la conserva- tion, le recoupement et la communication de ces données à des tiers; e) disposer d’un mécanisme de collecte et d’analyse des informations pertinen- tes sur le marché du travail maritime, notamment sur l’offre actuelle et pré- visible de gens de mer embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualifica- tions, 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;

Convention du travail maritime, 2006 5098 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 expé- rience 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 tra- vail; 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 par. 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 recrute- ment 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 place- ment 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 transac- tion financière conclue entre l’armateur et les gens de mer et traitée par les services de recrutement et de placement;

Convention du travail maritime, 2006 5099 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 enga- gés, 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 natio- nales 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 place- ment 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.

Convention du travail maritime, 2006 5100 Titre 2 Conditions d’emploi 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 nor- mes 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 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) à bord des navires battant son pavillon, les gens de mer doivent être en pos- session 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 attes- tant l’existence d’un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantis- sant 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:

Convention du travail maritime, 2006 5101 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 par. 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 des- tination; 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 intéressés et ne sont pas inférieurs à sept jours. 6. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circons- tances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis

Convention du travail maritime, 2006 5102 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 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 par. 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 par. 1 e) de cette norme. 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 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 par. 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 directe- ment à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer. 5. Tout frais retenu pour le service visé aux par. 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.

Convention du travail maritime, 2006 5103 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 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 pro- fessionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l’exécution peut être exigée d’un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du per- sonnel 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) salaire 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) salaire 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;

Convention du travail maritime, 2006 5104 d) le capitaine, ou une personne désignée par lui, devrait tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre devrait être émargé 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 pour- raient 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 cor- respondant à la durée normale du travail telle que définie au par. 1 du pré- sent 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 cor- respond à la durée normale du travail, telle que définie au par. 1 a) du pré- sent 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 émar- gés comme prévu au par. 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 représenta- tives 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 dis- crimination 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 salai- res 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 paie- ment;

Convention du travail maritime, 2006 5105 d) à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu; e) des sanctions adéquates ou d'autres mesures appropriées devraient être pri- ses 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 conven- tion collective applicable et le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des condi- tions 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 judi- ciaires; 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 cel- les autorisées par la législation nationale, les conventions collectives ou d’autres dispositions; k) l’autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et servi- ces 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 confor- mément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypo- thèques maritimes, devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention (no 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 partici- per 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 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 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 tra- vail; cette expression n’inclut pas les interruptions de courte

durée.

Convention du travail maritime, 2006 5107 2. Dans les limites indiquées aux par. 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)

E. 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 accom- plisse 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 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 prin- cipal; c) un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures devrait être assuré.

Convention du travail maritime, 2006 5109 2. A titre exceptionnel, les dispositions du par. 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 tra- vail 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 par. 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 par. 14 de la norme A2.3. 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 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 pavil- lon, 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 pré- voyant 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 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.

Convention du travail maritime, 2006 5110 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 rému- nération 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 com- pétente 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 réglemen- taire, 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 par. 2 du présent principe directeur devraient avoir droit au transport gratuit jusqu’au lieu le plus proche de leur domi- cile, 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.

Convention du travail maritime, 2006 5111 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 par. 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

E. 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 loge- ment 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 consi- gnés par écrit et sont disponibles pour consultation.

E. 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 socia- les différentes et distinctes, l’autorité compétente peut, après consultation des orga- nisations d’armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appli- quées 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.

E. 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) par. 7 b), 11 d) et 13; b) par. 9 f) et h) à l), uniquement en ce qui concerne la superficie.

E. 21

Les Membres devraient, dans la mesure du possible, recueillir des informations et des données statistiques et entreprendre des études sur l’évolution de la structure et des modalités du travail aux niveaux national et sectoriel, qui tiennent compte de la distribution des hommes et des femmes et d’autres aspects pertinents.

E. 22

Les Membres devraient mettre en place des mécanismes nationaux spécifiques pour garantir que les relations de travail puissent être identifiées efficacement dans le cadre des prestations de services transnationales. Il conviendrait d’envisager d’établir un contact et un échange d’informations systématiques à ce sujet avec d’autres Etats. IV. Paragraphe final

E. 23

La présente recommandation ne porte pas révision de la recommandation (no 188) sur les agences d’emploi privées, 1997; elle ne saurait non plus porter révision de la convention (no 181) sur les agences d’emploi privées, 1997.

5211 Annexe 5 Convention no 188 sur le travail dans la pêche, 2007

La Conférence générale de l’Organisation internationale du Travail, convoquée à Genève par le Conseil d’administration du Bureau international du et s’y étant réunie le 30 mai 2007, en sa quatre-vingt-seizième session; reconnaissant que la mondialisation a un impact profond sur le secteur de la pêche; notant la Déclaration de l’OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998; tenant compte des droits fondamentaux énoncés dans les conventions internationales du travail suivantes: la convention (no 29) sur le travail forcé, 1930, la convention (no 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, la convention (no 98) sur le droit d’organisation et de négociation collective, 1949, la convention (no 100) sur l’égalité de rémunération, 1951, la convention (no 105) sur l’abolition du travail forcé, 1957, la convention (no 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958, la convention (no 138) sur l’âge minimum, 1973, et la convention (no 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999; notant les instruments pertinents de l’Organisation internationale du Travail, en particulier la convention (no 155) et la recommandation (no 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, ainsi que la convention (no 161) et la recommandation (no 171) sur les services de santé au travail, 1985; Notant en outre la convention (no 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, et considérant que les dispositions de l’art. 77 de ladite convention ne devraient pas faire obstacle à la protection offerte aux pêcheurs par les Membres dans le cadre des systèmes de sécurité sociale; reconnaissant que l’Organisation internationale du Travail considère la pêche comme une activité dangereuse par rapport à d’autres; notant également le par. 3 de l’art. 1 de la convention (no 185) sur les pièces d’identité des gens de mer (révisée), 2003; consciente que l’Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des condi- tions de travail décentes; consciente de la nécessité de protéger et de promouvoir les droits des pêcheurs en la matière; rappelant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982; tenant compte de la nécessité de réviser les conventions internationales suivantes adoptées par la Conférence internationale du Travail concernant spécifiquement le secteur de la pêche, à savoir la convention (no 112) sur l’âge minimum (pêcheurs), 1959, la convention (no 113) sur l’examen médical des pêcheurs, 1959, la conven- tion (no 114) sur le contrat d’engagement des pêcheurs, 1959, et la convention

Convention no 188 sur le travail dans la pêche, 2007 5212 (no 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966, afin de mettre à jour ces instruments et d’atteindre un plus grand nombre de pêcheurs dans le monde, en particulier ceux travaillant à bord de navires plus petits; notant que l’objectif de la présente convention est d’assurer que les pêcheurs bénéfi- cient de conditions décentes pour travailler à bord des navires de pêche en ce qui concerne les conditions minimales requises pour le travail à bord, les conditions de service, le logement et l’alimentation, la protection de la sécurité et de la santé au travail, les soins médicaux et la sécurité sociale; Après avoir décidé d’adopter diver- ses propositions relatives au travail dans le secteur de la pêche, question qui consti- tue le quatrième point à l’ordre du jour de la session; après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d’une convention internationale, adopte, ce quatorzième jour de juin deux mille sept, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le travail dans la pêche, 2007. Partie I Définitions et champ d’application Définitions Art. 1 Aux fins de la présente

convention: a) les termes pêche commerciale désignent toutes les opérations de pêche, y compris les opérations de pêche dans les cours d'eau, les lacs ou les canaux, à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir; b) les termes autorité compétente désignent le ministre, le service gouverne- mental ou toute autre autorité habilités à édicter et à faire respecter les règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition de la convention; c) le terme consultation désigne la consultation par l'autorité compétente des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressées, et en particulier les organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe; d) les termes armateur à la pêche désignent le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs à la pêche 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;

Convention no 188 sur le travail dans la pêche, 2007 5213 e) le terme pêcheur désigne toute personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit ou exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire de pêche, y compris les personnes travaillant à bord qui sont rémunérées à la part, mais à l'exclusion des pilotes, des équipages de la flotte de guerre, des autres personnes au service permanent du gouvernement, des personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche et des observateurs des pêches; f) les termes accord d'engagement du pêcheur désignent le contrat d'emploi, le contrat d'engagement ou autre accord similaire ainsi que tout autre contrat régissant les conditions de vie et de travail du pêcheur à bord du navire; g) les termes navire de pêche ou navire désignent tout bateau ou embarcation, quelles qu'en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale; h) les termes jauge brute désignent le tonnage brut d'un navire évalué confor- mément aux dispositions de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de tout instrument l'amendant ou la remplaçant; i) le terme longueur (L) désigne 96 pour cent de la longueur totale à la flottai- son située à une distance de la ligne de quille égale à 85 pour cent du creux minimal sur quille, ou encore à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supé- rieure. Pour les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison servant à mesurer cette longueur doit être parallèle à la flottaison en charge prévue; j) les termes longueur hors tout (LHT) désignent la distance mesurée en ligne droite parallèlement à la flottaison en charge prévue de l'extrémité avant de la proue à l'extrémité arrière de la poupe; k) les termes service de recrutement et de placement désignent toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou privé exerçant des activités relatives au recrutement de pêcheurs pour le compte, ou au placement de pêcheurs auprès, d'armateurs à la pêche; l) le terme patron désigne le pêcheur chargé du commandement d'un navire de pêche. Champ d'application Art. 2 1. Sauf disposition contraire de la présente convention, celle-ci s'applique à tous les pêcheurs et à tous les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche com- merciale. 2. En cas de doute sur l'affectation d'un navire à la pêche commerciale, il appartient à l'autorité compétente de déterminer son type d'affectation après consultation.

 3. Tout Membre peut, après consultation, étendre totalement ou en partie la protec- tion prévue par la convention pour les pêcheurs travaillant sur des navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres à ceux travaillant sur des navires plus petits. Art. 3 1. Lorsque l'application de la convention soulève des problèmes particuliers d'une importance significative compte tenu des conditions spécifiques de service des pêcheurs ou des opérations des navires de pêche considérés, un Membre peut, après consultation, exclure des prescriptions de la présente convention, ou de certaines de ses dispositions: a) les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche sur les cours d'eau, les lacs ou les canaux; b) des catégories limitées de pêcheurs ou de navires de pêche. 2. En cas d'exclusion visée au paragraphe précédent, et lorsque cela est réalisable, l'autorité compétente prend, si besoin est, des mesures pour étendre progressivement les prescriptions prévues par la présente convention aux catégories de pêcheurs ou de navires de pêche concernées. 3. Tout Membre qui ratifie la présente convention doit: a) dans son premier rapport sur l'application de la convention présenté en vertu de l'art. 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail: i) indiquer les catégories de pêcheurs ou de navires de pêche qui sont exclues en application du par. 1; ii) donner les motifs de ces exclusions en exposant les positions respecti- ves des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressées, en particulier des organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe; iii) décrire toute mesure prise pour octroyer une protection équivalente aux catégories exclues; b) dans ses rapports ultérieurs sur l'application de la convention, décrire toute mesure prise conformément au par. 2. Art. 4 1. Lorsqu'il n'est pas immédiatement possible pour un Membre de mettre en œuvre l'ensemble des mesures prévues par la présente convention en raison de problèmes particuliers d'une importance significative compte tenu des infrastructures ou insti- tutions insuffisamment développées, le Membre peut, conformément à un plan établi en consultation, mettre en uvre progressivement tout ou partie des dispositions suivantes: a) art. 10, par. 1; b) art. 10, par. 3, dans la mesure où il s'applique aux navires passant plus de trois jours en mer;

 c) art. 15; d) art. 20; e) art. 33; f) art. 38. 2. Le par. 1 ne s'applique pas aux navires de pêche: a) d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres; ou b) passant plus de sept jours en mer; ou c) naviguant habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'Etat du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné de la côte; ou d) soumis au contrôle de l'Etat du port tel que prévu à l'art. 43 de la conven- tion, sauf lorsque le contrôle par l'Etat du port découle d'un cas de force majeure, ni aux pêcheurs qui travaillent sur ces navires. 3. Tout Membre qui se prévaut de la possibilité prévue au par. 1 doit: a) dans son premier rapport sur l'application de la convention présenté en vertu de l'art. 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail: i) indiquer les dispositions de la convention devant être mises en œuvre progressivement; ii) en préciser les motifs et exposer les positions respectives des organisa- tions représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressées, en par- ticulier des organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe; iii) décrire le plan de mise en œuvre progressive; b) dans ses rapports ultérieurs sur l'application de la convention, décrire les mesures prises en vue de donner effet à l'ensemble des dispositions de la convention. Art. 5 1. Aux fins de la présente convention, l'autorité compétente peut, après consulta- tion, décider d'utiliser la longueur hors tout (LHT) à la place de la longueur (L) comme critère de mesure, conformément à l'équivalence établie à l'annexe I. En outre, aux fins des paragraphes

spécifiés à l’annexe III de la présente convention, l’autorité compétente peut, après consultation, décider d’utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) ou de la longueur hors tout (LHT) comme critère de mesure, conformément à l’équivalence établie à l’annexe III. 2. Dans les rapports présentés en vertu de l’art. 22 de la Constitution, le Membre communiquera les raisons de la décision prise en vertu du présent article et les observations faites lors de la consultation.

Convention no 188 sur le travail dans la pêche, 2007 5216 Partie II Principes généraux Mise en œuvre Art. 6 1. Tout Membre doit mettre en uvre et faire respecter les lois, règlements ou autres mesures qu’il a adoptés afin de s’acquitter de ses obligations aux termes de la pré- sente convention en ce qui concerne les pêcheurs et les navires de pêche relevant de sa compétence. Les autres mesures peuvent comprendre des conventions collectives, des décisions judiciaires, des sentences arbitrales et autres moyens conformes à la législation et à la pratique nationales. 2. Aucune des dispositions de la présente convention n’affecte les lois, sentences, coutumes ou accords entre armateurs à la pêche et pêcheurs qui assurent des condi- tions plus favorables que celles prévues par la convention. Autorité compétente et coordination Art. 7 Tout Membre doit: a) désigner l’autorité compétente ou les autorités compétentes; b) tablir des mécanismes de coordination entre les autorités concernées pour le secteur de la pêche aux niveaux national et local, selon le cas, et définir leurs fonctions et responsabilités en tenant compte de leur complémentarité ainsi que des conditions et de la pratique nationales. Responsabilités des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs Art. 8 1. L’armateur à la pêche a la responsabilité globale de veiller à ce que le patron dispose des ressources et moyens nécessaires pour s’acquitter des obligations de la présente convention. 2. La responsabilité de la sécurité des pêcheurs à bord et du fonctionnement sûr du navire incombe au patron, notamment, mais non exclusivement, dans les domaines suivants: a) la supervision, qui doit être exercée de façon à ce que les pêcheurs puissent, dans la mesure du possible, exécuter leur travail dans les meilleures condi- tions de sécurité et de santé; b) l’organisation du travail des pêcheurs, qui doit respecter la sécurité et la santé, y compris la prévention de la fatigue;

Convention no 188 sur le travail dans la pêche, 2007 5217 c) la mise à disposition à bord d’une formation de sensibilisation à la sécurité et à la santé au travail; d) le respect des normes de sécurité de la navigation et de veille et des bonnes pratiques maritimes y relatives. 3. L’armateur à la pêche ne doit pas entraver la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l’avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord. 4. Les pêcheurs doivent respecter les ordres légaux du patron et les mesures de sécurité et de santé applicables. Partie III Conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche Age minimum Art. 9 1. L’âge minimum pour le travail à bord d’un navire de pêche est de 16 ans. Toute- fois, l’autorité compétente peut autoriser un âge minimum de 15 ans pour les per- sonnes qui ne sont plus soumises à l’obligation de scolarité imposée par la législa- tion nationale et suivent une formation professionnelle en matière de pêche. 2. L’autorité compétente peut, conformément à la législation et à la pratique natio- nales, autoriser des personnes âgées de 15 ans à exécuter des travaux légers lors des vacances scolaires. Dans ces cas, elle déterminera, après consultation, les types de travail autorisés et prescrira les conditions dans lesquelles ce travail sera entrepris et les périodes de repos requises. 3. L’âge minimum d’affectation à des activités à bord d’un navire de pêche qui, par leur nature ou les conditions dans lesquelles elles s’exercent, sont susceptibles de

compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des jeunes gens ne doit pas être inférieur à 18 ans. 4. Les types d’activités visés au par. 3 du présent article sont déterminés par la législation nationale ou l’autorité compétente, après consultation, en tenant compte des risques qu’ils comportent et des normes internationales applicables. 5. L’exécution des activités visées au par. 3 du présent article dès l’âge de 16 ans peut être autorisée par la législation nationale ou par une décision de l’autorité compétente, après consultation, à condition que la santé, la sécurité et la moralité des jeunes gens soient pleinement garanties, qu’ils aient reçu une instruction ou une formation professionnelle spécifiques et adéquates et qu’ils aient suivi une formation de base aux questions de sécurité préalable à l’embarquement. 6. Il est interdit d’engager un pêcheur de moins de 18 ans pour un travail de nuit. Aux fins du présent article, 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. 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 pêcheurs 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 pêcheurs visés par la dérogation travaillent la nuit et l’autorité décide, après consultation, que ce travail ne portera pas préjudice à leur san- té ou à leur bien-être. 7. Aucune des dispositions du présent article n’a d’incidence sur les obligations souscrites par le Membre en vertu de la ratification d’autres conventions internatio- nales du travail. Examen médical Art. 10 1. Aucun pêcheur ne doit travailler à bord d’un navire de pêche sans disposer d’un certificat médical valide attestant de son aptitude à exécuter ses tâches. 2. L’autorité compétente peut, après consultation, octroyer des dérogations à l’application du par. 1 du présent article, compte tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs, de la taille du navire, de la disponibilité de l’assistance médicale et des moyens d’évacuation, de la durée du voyage, de la zone d’opération et du type d’activité de pêche. 3. Les dérogations visées au par. 2 du présent article ne s’appliqueront pas à un pêcheur travaillant sur un navire de pêche d’une longueur égale ou supérieure à

E. 24

Le système de ventilation doit être conçu ou d’autres mesures doivent être prises de manière à protéger les non-fumeurs de la fumée de tabac.

E. 25

Les navires d’une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent être équipés d’un système de ventilation réglable des locaux d’habitation, 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. Les systèmes de ventilation doivent fonction- ner en permanence lorsque les pêcheurs sont à bord. Chauffage et climatisation

E. 26

Les locaux d’habitation doivent être chauffés de manière adéquate en fonction des conditions climatiques.

E. 27

Sur les navires d’une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, un chauffage adéquat fourni par un système de chauffage approprié doit être prévu sauf sur les navires de pêche opérant exclusivement en zone tropicale. Le système de chauffage doit fournir de la chaleur dans toutes les conditions, suivant les besoins, et fonction- ner lorsque les pêcheurs séjournent ou travaillent à bord et que les conditions l’exi- gent.

E. 28

Sur les navires d’une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, à l’exception de ceux opérant dans des zones où les conditions climatiques tempérées ne l’exigent pas, les locaux d’habitation, la passerelle, les salles de radio et toute salle de contrôle des machines centralisée doivent être équipés d’un système de climatisation. Eclairage

E. 29

Tous les locaux d’habitation doivent bénéficier d’un éclairage adéquat.

E. 30

Dans la mesure du possible, les locaux d’habitation doivent, outre un éclairage artificiel, être éclairés par la lumière naturelle. Lorsque les postes de couchage sont éclairés par la lumière naturelle, un moyen de l’occulter doit être prévu.

E. 31

Chaque couchette doit être dotée d’un éclairage de chevet en complément de l’éclairage normal du poste de couchage.

E. 32

Les postes de couchage doivent être équipés d’un éclairage de secours.

E. 33

Si à bord d’un navire les réfectoires, les coursives et les locaux qui sont ou peuvent être traversés comme issues de secours ne sont pas équipés d’un éclairage de secours, un éclairage permanent doit y être prévu pendant la nuit.

E. 34

Sur les navires d’une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les locaux d’habitation doivent être éclairés conformément à une norme établie par l’autorité compétente. En tous points du local d’habitation où l’on peut circuler librement, la norme minimale de cet éclairage doit être telle qu’une personne dotée d’une acuité visuelle normale puisse lire, par temps clair, un journal imprimé ordinaire.

Convention no 188 sur le travail dans la pêche, 2007 5239 Postes de couchage Dispositions générales

E. 35

Lorsque la conception, les dimensions ou l’usage même du navire le permettent, les postes de couchage doivent être situés de telle manière que les mouvements et l’accélération du navire soient ressentis le moins possible mais ils ne doivent être situés en aucun cas en avant de la cloison d’abordage. Superficie au sol

E. 36

Le nombre de personnes par poste de couchage ainsi que la superficie au sol par personne, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, doivent permettre

aux pêcheurs de disposer de suffisamment d’espace et de confort à bord, compte tenu de l’utilisation du navire.

E. 37

Sur les navires d’une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, mais inférieure à 45 mètres, la superficie au sol par occupant d’un poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne doit pas être inférieure à 1,5 mètre carré.

E. 38

Sur les navires d’une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, la superficie au sol par occupant d’un poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne doit pas être inférieure à 2 mètres carrés.

E. 39

Nonobstant les dispositions des par. 37 et 38, l’autorité compétente peut, après consultation, décider que la superficie au sol minimale autorisée par occupant d’un poste de couchage, déduction faite de la superficie occupée par les couchettes et les armoires, ne doit pas être inférieure à 1,0 et 1,5 mètre carré respectivement, si elle s’est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d’inconfort aux pêcheurs. Nombre de personnes par poste de couchage

E. 40

Dans la mesure où il n’en est pas expressément disposé autrement, le nombre de personnes autorisées à occuper un poste de couchage ne doit pas être supérieur à six.

E. 41

Sur les navires d’une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, le nombre de personnes autorisées à occuper un poste de couchage ne doit pas être supérieur à quatre. L’autorité compétente peut accorder des dérogations à cette prescription dans certains cas si la taille et le type du navire ou son utilisation la rendent déraisonnable ou irréalisable.

E. 42

Dans la mesure où il n’en est pas expressément disposé autrement, une ou plusieurs cabines séparées doivent être réservées aux officiers, lorsque cela est possible.

E. 43

Sur les navires d’une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les postes de couchage réservés aux officiers doivent accueillir une seule personne dans la mesure du possible et ne doivent en aucun cas contenir plus de deux couchettes. L’autorité compétente peut accorder des dérogations aux prescriptions de ce paragraphe dans certains cas si la taille et le type du navire ou son utilisation les rendent déraisonna- bles ou irréalisables.

Convention no 188 sur le travail dans la pêche, 2007 5240 Autres

E. 44

Le nombre maximal de personnes autorisées à occuper un poste de couchage doit être inscrit de manière lisible et indélébile à un endroit où il peut se lire facile- ment.

E. 45

Des couchettes individuelles de dimensions suffisantes doivent être prévues. Les matelas doivent être d’un matériau adéquat.

E. 46

Sur les navires d’une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, les dimensions internes minimales des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres.

E. 47

Nonobstant les dispositions du par. 46, l’autorité compétente peut, après consul- tation, décider que les dimensions internes minimales des couchettes ne doivent pas être inférieures à 190 centimètres par 70 centimètres, si elle s’est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d’inconfort aux pêcheurs.

E. 48

Les postes de couchage doivent être conçus et équipés de manière à garantir aux occupants un confort raisonnable et à faciliter leur maintien en ordre. Les équipe- ments fournis doivent comprendre des couchettes, des armoires individuelles suffi- samment grandes pour contenir des vêtements et autres effets personnels et une surface plane adéquate où il est possible d’écrire.

E. 49

Sur les navires d’une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, un bureau pour écrire et une chaise adaptés doivent être fournis.

E. 50

Aux fins d’étendre progressivement la sécurité sociale à tous les pêcheurs, les Membres devraient établir et tenir à jour des informations sur les points suivants: a) le pourcentage de pêcheurs couverts; b) l’éventail des éventualités couvertes; c) le niveau des prestations. 51. Toute personne protégée en vertu de l’art. 34 de la convention devrait avoir le droit de faire recours en cas de refus de la prestation ou d’une décision défavorable sur la qualité ou la quantité de celle-ci. 52. Les prestations visées aux art. 38 et 39 de la convention devraient être accordées pendant toute la durée de l’éventualité couverte. Partie V Autres dispositions 53. L’autorité compétente devrait élaborer une politique d’inspection à l’intention des fonctionnaires autorisés à prendre les mesures visées au par. 2 de l’art. 43 de la convention. 54. Les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l’adoption de principes directeurs, approuvés au niveau international, concer- nant la politique visée au par. 53 de la présente recommandation. 55. Un Membre, en sa qualité d’Etat côtier, pourrait exiger que les navires de pêche respectent les prescriptions énoncées dans la convention avant d’accorder l’auto- risation de pêcher dans sa zone économique exclusive. Dans le cas où ces autorisa- tions sont délivrées par les Etats côtiers, lesdits Etats devraient prendre en considéra- tion les certificats ou autres documents valides indiquant que le navire a été inspecté par l’autorité compétente ou en son nom et qu’il est conforme aux dispositions de la convention.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Convention du travail maritime, 2006; Convention no 187 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006; Recommandation no 197 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006; Recommandation no 198 sur ... In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 2008 Année Anno Band 1 Volume Volume Heft 26 Cahier Numero Geschäftsnummer --- Numéro d'affaire Numero

dell'oggetto Datum 01.07.2008 Date Data Seite 5077-5254 Page Pagina Ref. No 10 141 915
Die elektronischen Daten der Schweizerischen Bundeskanzlei wurden durch das Schweizerische Bundesarchiv übernommen. Les données électroniques de la Chancellerie fédérale suisse ont été reprises par les Archives fédérales suisses. I dati elettronici della Cancelleria federale svizzera sono stati ripresi dall'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.