

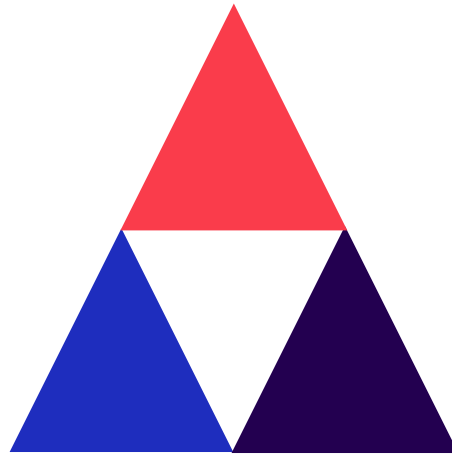


Organisation  
internationale  
du Travail

► Directives/2021

# Directives pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée

Deuxième édition révisée



\*Conformément à la procédure énoncée dans la Résolution concernant les amendements aux directives de l'OIT pour les inspections par l'État du pavillon et le contrôle par l'État du port afin de refléter les amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, adoptée par la Commission tripartite spéciale en 2018, ces directives seront soumises au Conseil d'administration du BIT, à sa 341<sup>e</sup> session (mars 2021), pour qu'il en autorise la publication sur le site Web de l'OIT.

**Bureau international du Travail**  
Genève

## ► **Remerciements**

---

L'OIT remercie sincèrement la Commission européenne d'avoir contribué financièrement à l'élaboration et à la publication de deux directives, *Directives pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, et *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006*, et de son engagement à encourager la coopération internationale dans ces domaines d'importance.

## ► Table des matières

---

	<b>Page</b>
Rermerciements .....	3
1. Introduction.....	7
1.1. Explication de l’objet et de la teneur des directives.....	7
1.2. Bref aperçu de la MLC, 2006.....	8
1.3. Grands principes de la MLC, 2006 .....	11
1.4. Définitions .....	15
2. Le système d’inspection par l’État du pavillon.....	17
2.1. Résumé des responsabilités de l’État du pavillon .....	17
2.2. Inspection du travail maritime et processus de certification ....	27
3. Inspection des navires selon les prescriptions de la MLC, 2006 .....	37
3.1. Note générale .....	37
3.2. Prescriptions de la MLC, 2006, exigeant une inspection et, le cas échéant, une certification .....	40
4. Mesures à prendre quand des manquements sont observés.....	83
4.1. Note générale .....	83
4.2. Conseils quant au choix de la mesure à prendre .....	85

## ► 1. Introduction

---

### 1.1. Explication de l'objet et de la teneur des directives

1. Conformément à la résolution XIII adoptée par la Conférence internationale du Travail (CIT) à sa 94<sup>e</sup> session (maritime), ces directives internationales ont été élaborées pour aider les administrations des États du pavillon à exercer correctement les responsabilités qui leur sont confiées en matière d'inspection et de certification des navires aux termes de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). En application de la résolution adoptée en 2018 par la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de de l'article XIII de la MLC, 2006, ces directives ont été mises à jour pour tenir compte des amendements de 2014, 2016 et 2018.

2. Elles se veulent des informations et des conseils pratiques complémentaires à l'attention des États du pavillon, que ces derniers peuvent adapter à leur législation nationale et à d'autres mesures d'application de la MLC, 2006.

3. Il convient de souligner que ces directives sont destinées à apporter une aide pratique à tout gouvernement qui les jugera utiles.

4. Dans tous les cas, les lois et règlements nationaux ou accords collectifs pertinents et autres mesures d'application de la MLC, 2006, de l'État du pavillon devraient être considérés comme les règles qui font foi en la matière dans ledit État.

5. Les autres sections du chapitre 1 contiennent des informations générales sur la structure, les principales notions et la terminologie utilisées dans la MLC, 2006.

6. Le chapitre 2 est divisé en deux sections. La première section présente un aperçu des obligations définies dans la MLC, 2006, pour le système d'inspection des États du pavillon et fournit des indications sur les mesures ou les décisions que les États du pavillon ou leur autorité compétente peuvent prendre concernant l'inspection et la certification des navires. La seconde section contient des informations plus précises sur le

processus d'inspection et de certification des conditions de travail maritime selon les termes de la MLC, 2006.

7. Le chapitre 3 traite des prescriptions de la MLC, 2006, qui doivent donner lieu à une inspection et, si besoin est, à une certification sur tous les navires couverts par la MLC, 2006. Il contient des indications sur les éléments dont la conformité doit être vérifiée par l'inspecteur de l'État du pavillon (ou par un organisme reconnu auquel un État du pavillon a confié cette tâche). Il comporte également des illustrations de déficiences relevées.

8. Au chapitre 4 sont expliquées diverses mesures qui peuvent être prises lorsque des manquements ou une absence de conformité sont relevés par les inspecteurs d'États du pavillon (ou signalés à l'État du pavillon par les organismes reconnus agissant en son nom).

## 1.2. Bref aperçu de la MLC, 2006

9. Le préambule de la MLC, 2006, définit les intentions que les Membres de l'Organisation internationale du Travail ont fixées en adoptant la convention. Il fait état du caractère mondial des activités du secteur maritime et de la nécessité pour les gens de mer de bénéficier d'une protection particulière. Il établit également le lien entre la MLC, 2006, et les autres principales conventions internationales qui fixent les normes minimales du secteur maritime en matière de sûreté et de sécurité, ainsi que de protection de l'environnement marin. **La MLC, 2006, qui vient en complément d'autres conventions internationales majeures, témoigne de l'accord international sur les prescriptions minimales relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer.**

10. À l'instar d'autres normes internationales du travail, la MLC, 2006, énonce seulement des normes internationales minimales. Toutefois, rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, le préambule précise également qu'en aucun cas l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation.

**11.** La MLC, 2006, contient une note explicative, qui a été adoptée par la 94<sup>e</sup> session (maritime) de la CIT pour aider les gouvernements à remplir leurs obligations législatives et à comprendre les liens existants au regard du droit entre les différentes parties de la MLC, 2006. De même, la structure générale de la MLC, 2006, y est succinctement présentée.

[Note explicative sur les règles et le code de la convention  
du travail maritime](#)

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

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

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

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

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

- Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires
- Titre 2: Conditions d'emploi
- Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table
- Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale
- Titre 5: Conformité et mise en application des dispositions

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

7. La convention a trois objectifs sous-jacents:

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

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

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

10. Les Membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes directeurs indiqués et, comme il est précisé dans le titre 5 à propos du contrôle par l'État du port, les inspections ne viseront que les prescriptions pertinentes (articles, règles et normes de la partie A). Toutefois, les Membres sont tenus, aux termes du paragraphe 2 de l'article VI, de dûment envisager de s'acquitter des obligations qui leur incombent au titre de la partie A du code de la manière indiquée dans la partie B. Après avoir dûment étudié les principes directeurs correspondants, ils peuvent décider de prendre des dispositions différentes pour le stockage, l'utilisation et l'entretien du contenu de la pharmacie, pour prendre l'exemple déjà cité. Ceci est acceptable. Toutefois,

s'ils suivent les principes directeurs de la partie B, les Membres concernés, de même que les organes du BIT chargés de contrôler l'application des conventions internationales du travail, peuvent s'assurer sans plus ample examen que les dispositions prises par les Membres montrent qu'ils se sont acquittés de manière adéquate des obligations énoncées dans la partie A.

**12.** En ce qui concerne plus particulièrement les responsabilités de l'État du pavillon relatives aux inspections et le système de certification des navires, dont il est question dans les présentes directives, il importe de tenir compte de six des sept annexes figurant à la fin du titre 5 de la MLC, 2006.

- Annexe A2-I: Preuves de la garantie financière prescrites par la règle 2.5, paragraphe 2;
- Annexe A4-I: Preuves de la garantie financière prévue à la règle 4.2;
- Annexe B4-I: Modèle de reçu et de décharge visé au principe directeur B4.2.2;
- Annexe A5-I: liste des éléments devant être inspectés par l'État du pavillon aux fins de certification;
- Annexe A5-II: documents types relatifs au système d'inspection et de certification de l'État du pavillon selon le titre 5:
  - certificat de travail maritime;
  - certificat de travail maritime provisoire;
  - déclaration de conformité du travail maritime (DCTM (deux parties – parties I et II)).
- Annexe B5-I: illustration de la façon dont les deux parties de la DCTM peuvent être remplies par l'État du pavillon (partie I) et l'armateur (partie II).

### 1.3. Grands principes de la MLC, 2006

**13.** Cette section du chapitre 1 présente certaines notions clés se rapportant à l'application de la MLC, 2006. Le paragraphe 1.4 ci-dessous contient les définitions des termes que l'on trouve dans la MLC, 2006.



### 1.3.1. Application

**14.** La MLC, 2006, s'applique à tous les gens de mer à bord de tous les navires couverts par la MLC, 2006. *Gens de mer* ou *marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la MLC, 2006, s'applique. Tous les navires immatriculés dans un État du pavillon, s'ils sont couverts par la MLC, 2006, font l'objet d'inspections de conformité aux prescriptions de la MLC, 2006. Les termes *gens de mer* et *navire* sont définis dans la MLC, 2006 (voir paragr. 1.4 ci-après).

### 1.3.2. Droits des gens de mer

**15.** La MLC, 2006, a pour but d'aider à fournir un travail décent à tous les gens de mer. Elle définit les droits et principes fondamentaux dont disposent les gens de mer en ce qui concerne leurs conditions de travail et de vie.

**16.** L'article III de la MLC, 2006, concerne les *droits et principes fondamentaux* en vertu desquels les États Membres de l'OIT doivent vérifier que les dispositions de leurs lois et règlements respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:

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

**17.** L'article IV concerne les *droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer* et dispose que:

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.
2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.
3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.
4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.

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

### 1.3.3. Navires

**18.** La MLC, 2006, s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales. Sous réserve de dispositions nationales contraires, la MLC, 2006, ne s'applique pas:

- aux bâtiments qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;
- aux navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et aux navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques;
- aux navires de guerre et aux navires de guerre auxiliaires.

### 1.3.4. Conformité et mise en application (inspection et certification des navires)

**19.** L'État du pavillon doit vérifier, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires respectent les prescriptions de la présente convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale, ainsi que les accords collectifs ou autres mesures ou pratiques de mise en œuvre des prescriptions de la MLC, 2006. De façon générale, aux termes de la règle 5.1.3, en plus d'être inspectés, les navires doivent être certifiés par rapport à leur conformité avec les prescriptions établies pour les 16 domaines des conditions de travail et de vie des gens de mer visés sous le titre 5 de l'annexe A5-I. En outre, un État du pavillon doit vérifier que ses navires respectent toutes les prescriptions de la MLC, 2006, y compris celles qui ne relèvent pas de la certification. S'agissant des navires qui n'ont pas à être certifiés (navires d'une jauge brute inférieure à 500, ou navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux ou qui n'opèrent pas à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays), l'État du pavillon doit

néanmoins s'assurer de la conformité avec toutes les mêmes prescriptions que dans le cas d'un navire certifié.

**20.** Dans la MLC, 2006, il est reconnu que les Membres de l'OIT ont besoin d'une certaine latitude pour répondre à leur situation propre, notamment dans le cas des petits navires et des navires qui ne font pas de voyages internationaux, ou dans le cas de types particuliers de navires. La MLC, 2006, reconnaît également que les États du pavillon peuvent ne pas être toujours en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code et leur permet de prendre des mesures «équivalentes dans l'ensemble» (voir plus bas paragr. 37). La MLC, 2006, contient des indications qui s'adressent en premier lieu aux législateurs nationaux et qui portent sur la façon dont ils peuvent exercer cette latitude. Dans le cas des navires qui effectuent des voyages internationaux ou qui opèrent à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays, ces points sont précisés sur les documents de la MLC, 2006, conservés à bord pour l'information des inspecteurs de l'État du pavillon et des agents habilités à effectuer le contrôle des navires par l'État du port.

### Navires certifiés

**21.** Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui effectuent des voyages internationaux ou qui battent le pavillon d'un pays et opèrent à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays, la MLC, 2006, contient une liste de 16 domaines qui exigent un système de certification obligatoire (voir MLC, 2006, titre 5, annexe A5-I). La certification est obligatoire uniquement pour certains des navires couverts par la MLC, 2006; un armateur peut toutefois demander qu'un navire soit certifié même dans les cas où la certification n'est pas exigée.

**22.** Les documents délivrés par l'État du pavillon, ou par un organisme reconnu en son nom, s'il est habilité à le faire, sont le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM). La DCTM comporte deux parties. La partie I, remplie par l'État du pavillon, fait référence aux prescriptions nationales pour lesquelles un certificat de conformité est exigé. La partie II, remplie par l'armateur, indique les mesures que ce dernier a prises pour assurer la conformité permanente du navire avec ces prescriptions de l'État du pavillon. L'annexe A5-II, à la fin du titre 5 de la MLC, 2006, contient un modèle des documents qui doivent être conservés à bord des navires.

### Navires non certifiés

23. Les navires non certifiés font l'objet d'une inspection, à des intervalles ne dépassant pas trois ans, au titre des mêmes prescriptions de la MLC, 2006 (mises en œuvre au niveau national) que celles appliquées aux navires certifiés. La seule différence réside dans le fait qu'il n'est pas délivré de certificat de travail maritime ni de DCTM à ces navires. Les prescriptions nationales visant les 16 domaines normalement prévus à la partie I de la DCTM de même que toutes les autres prescriptions de la MLC, 2006, valent également pour les inspections par l'État du pavillon des navires qui ne sont pas certifiés.

## 1.4. Définitions

24. Les définitions suivantes sont données à l'article II, paragraphe 1, de la MLC, 2006:

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

- g) *contrat d'engagement maritime* renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage;
- h) *service de recrutement et de placement des gens de mer* désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs;
- i) *navire* désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;
- j) *armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'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.

## ► 2. Le système d'inspection par l'État du pavillon

---

### 2.1. Résumé des responsabilités de l'État du pavillon

#### 2.1.1. Note générale

25. Cette section des présentes directives a pour objet d'aider les États du pavillon à préparer un résumé de leurs responsabilités, notamment en ce qui concerne le système d'inspection par l'État du pavillon. **Dans tous les cas, le cadre juridique d'un pays qui régit la mise en œuvre de la MLC, 2006, et la convention même, demeurent les principales sources d'informations et d'indications sur les responsabilités spécifiques de l'État du pavillon (ou des autorités compétentes).**

26. Pour la plupart, les dispositions de la MLC, 2006, s'adressent aux législateurs nationaux et concernent les éléments que leur législation doit contenir pour assurer la mise en œuvre de la convention. Il s'agit notamment d'informations sur les situations dans lesquelles un État, ou l'«autorité compétente» d'un État, peut (ou, parfois, doit) trancher et prendre des mesures afin de garantir des conditions de travail et de vie décentes aux gens de mer, en particulier à ceux se trouvant à bord de navires qui battent son pavillon<sup>1</sup>.

27. Les décisions ainsi prises au niveau national se rapportent fréquemment à des domaines précis où l'État du pavillon dispose d'une certaine latitude, pour répondre à des situations précises existant dans le pays. Le plus souvent, il s'agit de décisions devant être prises par l'«autorité compétente» après consultation des organisations de gens de mer et

---

<sup>1</sup> La pratique nationale peut varier en fonction de l'administration ou des administrations jugées comme étant l'«autorité compétente» (telle que la définit l'article II – voir paragr. 24 ci-dessus) pour appliquer les lois ou règlements du pays ou autres mesures assurant la mise en œuvre de la MLC, 2006.

d'armateurs concernées<sup>2</sup>. Bien que des indications soient fournies dans le présent document à ce chapitre, l'application en droit de la convention par l'État du pavillon (ou par une autorité compétente de l'État du pavillon) au niveau national constitue, en revanche, un sujet qui n'entre pas dans le cadre des présentes directives. La question de savoir si un pays s'acquitte convenablement de ses obligations au titre de la MLC, 2006, est un sujet qui relève du système de surveillance international mis en place aux termes de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail.

**28.** Cependant, des mesures à caractère plus pratique doivent être prises pour faciliter l'application des prescriptions nationales à bord des navires. Aux termes des présentes directives, s'agissant des responsabilités de l'État du pavillon en matière d'inspection, les éléments suivants revêtent une importance particulière:

- nomination des inspecteurs de l'État du pavillon ou des organismes reconnus autorisés par l'État du pavillon à exécuter certaines de ses tâches;
- inspection, suivi et autres mesures de contrôle;
- délivrance, renouvellement et retrait du certificat de travail maritime, et établissement de la partie I de la DCTM;
- réponse aux plaintes des gens de mer;
- réponse aux demandes de renseignements des autorités de contrôle de l'État du port à propos de ses navires;
- adoption de mesures coercitives quand il s'avère que des navires ne respectent pas les prescriptions de la convention.

---

<sup>2</sup> Lorsque, dans un pays Membre, il n'existe pas d'organisations d'armateurs ou de gens de mer représentatives, les dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre qu'après consultation de la commission tripartite spéciale instaurée par la convention (art. VII).

### 2.1.2. Aperçu de la souplesse dont jouissent les pays au regard de la MLC, 2006 (décisions et exemptions à l'application des prescriptions)

**29.** Comme indiqué plus haut, la souplesse dont disposent les pays et les décisions qu'ils peuvent prendre concernant l'application de la MLC, 2006, relèvent de l'application du droit sur le territoire national et n'entrent pas dans le cadre des présentes directives. Cette section des directives n'a pas d'autre prétention que celle de fournir des informations d'ordre général.

#### Application aux navires et gens de mer

**30.** Il peut arriver que la question se pose de savoir si un navire (ou une catégorie de navires) en particulier est couvert par la MLC, 2006, ou si une catégorie de personnes sont des gens de mer au sens de la convention, ou encore dans quelle mesure les prescriptions de la convention sont applicables aux petits navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

**31.** L'autorité compétente peut trancher sur ces points (si elle y est habilitée par la législation nationale) soit au cours, soit, comme c'est souvent le cas, à la suite des consultations menées auprès des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées. D'autre part, toute décision prise doit être communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail (art. II, paragr. 7).

**32.** Si l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, il convient de se reporter au paragraphe 3 de l'article II. Avant de trancher, on pourra aussi consulter, en complément, la résolution VII adoptée par la 94<sup>e</sup> CIT<sup>3</sup>.

**33.** De même, en cas de doute sur l'applicabilité de la MLC, 2006, à un navire ou une catégorie de navires en particulier, il convient de se reporter au paragraphe 5 de l'article II.

**34.** Pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 et qui n'effectuent pas de voyages internationaux, le paragraphe 6 de l'article II pourra être utilement consulté.

---

<sup>3</sup> Résolution concernant l'information sur les groupes professionnels.



### Problèmes d'application spécifiques

**35.** Les États du pavillon peuvent aussi prendre des décisions sur d'autres sujets relatifs à la mise en œuvre et à l'application dans le pays ou d'autres mesures, dont les mesures équivalentes dans l'ensemble, les décisions concernant l'application de certaines prescriptions au titre de la norme A3.1 qui se rapportent aux installations pour le logement et les loisirs des gens de mer à bord des navires, ou les exemptions auxdites prescriptions.

**36.** Les équivalences nationales dans l'ensemble et les exemptions nationales telles que prévues à la norme A3.1, dans la mesure où elles correspondent à des prescriptions de la MLC, 2006, assorties d'une certification, seront indiquées dans la partie I de la DCTM. Pour les autres points de vérification, il faudra se reporter aux prescriptions nationales spécifiques.

### Équivalence dans l'ensemble

**37.** Lorsqu'un État du pavillon n'est pas en mesure d'appliquer une prescription particulière des titres 1 à 4 de la convention de la façon indiquée à la partie A du code (Normes), il est autorisé, en vertu de l'article VI, paragraphe 3, de la MLC, 2006, à inscrire une disposition «équivalente dans l'ensemble» au rang des lois, règlements et autres mesures du pays. Toutes les dispositions équivalentes dans l'ensemble qui se rapportent à des aspects devant faire l'objet d'une certification doivent être mentionnées dans la partie I de la DCTM (voir paragr. 36 ci-dessus). Avant d'adopter des dispositions équivalentes dans l'ensemble, l'État du pavillon doit tenir compte de l'article VI, paragraphe 4, de la MLC, 2006, qui énonce que, pour qu'une loi ou toute autre mesure nationale soit considérée comme équivalente dans l'ensemble dans le contexte de la convention, l'État du pavillon doit vérifier que:

- a) la réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code est pleinement favorisée;
- b) il est donné effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code.

### Dérogations et application de la règle 3.1 et de la norme A3.1

**38.** Les prescriptions minimales énoncées à la règle 3.1 et à la norme A3.1 ont pour objet de garantir à bord un logement et des installations de loisirs décentes aux gens de mer. Souvent, ces prescriptions visent spécifiquement tout ce qui a trait à la conception et la construction du navire (dimension et emplacement des cabines, etc.) et à ses équipements. Les dispositions contenues dans cette partie de la MLC, 2006, sont très détaillées et il a été reconnu que, dans certains cas, une application stricte de ces prescriptions est impossible sur des navires déjà en service, qui n'atteignent pas une certaine taille, ou d'une catégorie donnée. En outre, il a été reconnu qu'il convient de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts de gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes. Des exemptions ou des dérogations (voir paragr. 44 ci-après) ne peuvent être accordées qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Les exemptions doivent être mentionnées dans la partie I de la DCTM. Il est également souhaitable de mentionner les dérogations.

### Application aux navires en service au moment de l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, dans l'État du pavillon

**39.** Le paragraphe 2 de la règle 3.1 dispose que les prescriptions du code qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la MLC, 2006, dans l'État du pavillon.

**40.** Pour les navires construits avant l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans les conventions antérieures de l'OIT s'appliquent dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné (voir paragr. 90 à 92 ci-après).

**41.** Toutes les autres prescriptions de la MLC, 2006 (telles qu'elles sont mises en œuvre au plan national), y compris celles énoncées dans la norme A3.1, qui ne se rapportent pas à la construction ni à l'équipement des navires, continueront de s'appliquer à ces navires.

### **Application aux navires de petite dimension et à des catégories particulières de navires**

**42.** Les paragraphes 20 et 21 de la norme A3.1 permettent aux États du pavillon, dans des circonstances précises, d'exempter de certaines prescriptions de la norme relatives aux installations de logement et de loisirs les navires d'une jauge brute inférieure à 200.

**43.** La norme A3.1 contient également des dispositions spécifiques permettant d'aménager les prescriptions pour les navires à passagers et les navires spéciaux. En outre, les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 peuvent être exemptés de certaines prescriptions. Il convient que les inspecteurs de l'État du pavillon examinent attentivement les lois ou règlements nationaux et autres mesures de mise en œuvre de la MLC, 2006, pour vérifier les prescriptions qui ont été adoptées dans l'État du pavillon.

### **Dérogations dues à des pratiques religieuses et sociales différentes**

**44.** Des dérogations sont autorisées à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de la norme A3.1 (norme A3.1, paragr. 19). En outre, l'évaluation de la qualité et du caractère approprié des provisions de nourriture à bord du navire doit prendre en compte les différentes appartenances culturelles et religieuses (règle 3.2, paragr. 1).

**Les inspecteurs de l'État du pavillon devraient être au courant des éventuelles dispositions nationales concernant les applications, exemptions ou dérogations qui ont été prises par l'État du pavillon en vertu de la MLC, 2006.**

**Il est capital que ces informations soient transmises aux inspecteurs de l'État du pavillon et aux organismes reconnus qui ont été autorisés à effectuer les inspections pour le compte de l'État du pavillon.**

### **2.1.3. Responsabilités de l'État du pavillon en matière d'inspection**

**45.** L'État du pavillon est tenu d'établir un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime à bord des navires battant son pavillon (règle 5.1, paragr. 2). Cela porte sur un large éventail de sujets, parmi lesquels:

- création des documents nationaux exigés par la convention;
- mise à disposition en nombre suffisant d'inspecteurs qualifiés (formation et compétences);
- élaboration de règles et de règlements définissant les pouvoirs, le statut et le degré d'indépendance des inspecteurs;
- directives concernant les tâches des inspecteurs et la confidentialité;
- identification des inspecteurs (cartes professionnelles);
- responsabilités de rendre compte;
- délégation de certains aspects du travail d'inspection aux organismes reconnus (s'il est fait recours à de tels organismes);
- définition d'un processus pour la réception des plaintes et des demandes de renseignements, et pour les réponses qui leur sont données.

**46.** Les paragraphes qui suivent ont pour objet de préciser certains aspects de ces domaines de responsabilité.

### **Documents nationaux exigés par la convention**

**47.** L'État du pavillon (ou son autorité compétente) devra créer un certain nombre de documents s'ils n'existent pas déjà. S'agissant du système de certification des navires, une version nationale du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime en deux parties devra être élaborée (voir paragr. 49 à 55 ci-après).

**48.** La MLC, 2006, exige en outre d'autres documents, dont un tableau normalisé précisant l'organisation du travail à bord (norme A2.3, paragr. 10 et 11), un certificat médical type (norme A1.2, paragr. 2), et un formulaire pour les rapports médicaux à bord (norme A4.1, paragr. 2). Un registre des inspections doit également être tenu (norme A5.1.4, paragr. 13). Bon nombre de ces autres documents existent déjà.

### **Documents du système de certification**

**49.** Un certificat de travail maritime accompagné d'une DCTM doit être conservé à bord des navires ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500, qui effectuent des voyages internationaux ou qui opèrent à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays.

**50.** Le certificat de travail maritime et la DCTM (accompagnés d'une traduction en anglais s'ils ne sont pas rédigés dans cette langue) doivent être affichés bien en vue à un endroit accessible des gens de mer, et une copie doit pouvoir en être remise, à leur demande, aux gens de mer, aux inspecteurs de l'État du pavillon, aux fonctionnaires autorisés de l'État du port, ainsi qu'aux représentants des armateurs et des gens de mer (norme A5.1.3, paragr. 12).

**51.** Les prescriptions relatives au certificat et à la DCTM sont définies par la règle 5.1.3 et la norme A5.1.3. Les documents types sont spécifiés au titre 5, annexe A5-II, avec des exemples sur la façon de les remplir sous le titre 5, annexe B5-I. Les documents doivent se présenter sous une forme qui correspond au modèle figurant au titre 5, annexe A5-II.

#### Certificat de travail maritime (règle 5.1.3)

**52.** Un certificat de travail maritime doit être délivré par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet, à l'issue d'une inspection satisfaisante des prescriptions nationales correspondant aux 16 domaines énumérés sous le titre 5, annexe A5-I. Pour être valable, il doit être accompagné d'une DCTM. Le certificat de travail maritime doit être délivré pour une période n'excédant pas cinq ans (cependant, voir paragr. 87 à 88ter).

#### Certificat de travail maritime provisoire (règle 5.1.3)

**53.** La norme A5.1.3, paragraphes 5, 6, 7 et 8, indique dans quelles circonstances un certificat de travail maritime provisoire peut être délivré. Un tel certificat devrait avoir une validité maximale de six mois. Aucun certificat provisoire consécutif ne saurait être délivré à l'issue de la période initiale de six mois par le même État du pavillon. La délivrance d'une DCTM n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire. Une inspection doit être réalisée avant l'expiration du certificat provisoire pour qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré.

#### Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) (règle 5.1.3)

**54.** DCTM, partie I – La partie I doit être remplie par l'autorité compétente. Elle fait référence aux détails pertinents des prescriptions nationales portant application de la MLC, 2006. Toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée par l'État du pavillon et toute dérogation octroyée

par lui doivent être mentionnées dans la partie I. Voir la norme A5.1.3, paragraphe 10, pour ce qui concerne le contenu de la partie I, ainsi que le paragraphe 1 du principe directeur B5.1.3 pour un complément d'information. Une illustration de la façon de remplir cette partie figure sous le titre 5, annexe B5-I.

**55.** DCTM, partie II – La partie II, établie par l'armateur, doit énoncer 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. Elle exige qu'une inspection avant certification soit effectuée par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu en son nom. Voir la norme A5.1.3, paragraphe 10, pour ce qui concerne le contenu de la partie II, ainsi que les paragraphes 2, 3 et 4 du principe directeur B5.1.3 pour un complément d'information. Une illustration de la façon de remplir cette partie figure sous le titre 5, annexe B5-I.

### Inspecteurs de l'État du pavillon

**56.** La norme A5.1.4 contient des informations sur la nomination des inspecteurs de l'État du pavillon, leurs attributions, leur formation et les cartes professionnelles qu'ils doivent produire. Cela peut inclure la désignation d'organismes reconnus pour exercer certaines de ces responsabilités. En outre, les autorités compétentes doivent élaborer des instructions à l'intention des inspecteurs (voir norme A5.1.4, paragr. 7), ainsi que mettre en place la formation appropriée, concernant les tâches à remplir.

### Habilitation d'organismes reconnus

**57.** En vertu de la règle 5.1.1, paragraphe 3, un État du pavillon peut, conformément à la MLC, 2006, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes dont il reconnaît la compétence et l'indépendance pour réaliser en son nom des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Ils sont désignés par l'appellation «organismes reconnus» dans la MLC, 2006.

**58.** Le rôle des organismes reconnus est décrit au paragraphe 3 de la règle 5.1.1 et au paragraphe 1 de la règle 5.1.2. La norme A5.1.2 établit des prescriptions pour les États du pavillon souhaitant désigner des institutions publiques ou d'autres organismes pour réaliser les inspections exigées par la MLC, 2006, conformément aux pratiques courantes. Une liste à jour des organismes habilités (avec une indication de leurs attributions) doit être

fournie au Bureau international du Travail à des fins de publication (norme A5.1.2, paragr. 4.).

**59.** Quand un organisme reconnu a été nommé, l'État du pavillon (ou son autorité compétente) doit préciser le champ de ses attributions concernant la vérification des prescriptions nationales. Bien que l'attention d'un organisme reconnu effectuant une inspection pour le compte d'un État du pavillon puisse être attirée sur d'éventuels manquements à bord d'un navire relevés par des gens de mer et signalés à l'État du pavillon, il incombe à l'autorité compétente de chaque État du pavillon d'enquêter sur les plaintes adressées à l'État du pavillon au sujet de ses navires (norme A5.1.4, paragr. 5) ou du respect des prescriptions nationales portant application de la MLC, 2006 (voir chap. 4 pour plus de détails). Les gens de mer doivent aussi pouvoir être informés du rôle et des attributions des organismes reconnus, au cas où ils auraient des plaintes à formuler.

**60.** Par ailleurs, l'État du pavillon doit mettre en place un système de contrôle des organismes reconnus qu'il a désignés. Ce système devra prévoir des procédures de communication avec les organismes reconnus et la fourniture d'informations sur toute mesure nationale différente des dispositions de la MLC, 2006 (norme A5.1.2, paragr. 3). Le principe directeur B5.1.2, paragraphe 6, contient des éléments d'information supplémentaires sur les procédures de contrôle.

### Rapports annuels

**61.** L'autorité compétente est tenue de publier un rapport annuel des activités d'inspection dans les six mois suivant la fin de chaque année. Lorsqu'il prépare son rapport annuel, l'État du pavillon doit prêter toute l'attention nécessaire au contenu du paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4.

### Réponse aux demandes de renseignements

**62.** Il appartient à l'État du pavillon de répondre avec diligence aux demandes de conseils, de renseignements et d'assistance provenant de l'autorité de contrôle de l'État du port pour que le navire en cause ne soit pas indûment retardé par l'autorité de l'État du port.

## Réponse aux plaintes concernant les conditions de travail maritime à bord d'un navire

**63. Il est de la responsabilité de l'État du pavillon de recevoir les plaintes, d'enquêter et de prendre les mesures coercitives qui s'imposent.** La norme A5.1.4, paragraphe 5, de la MLC, 2006, prévoit que:

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.

**64.** Les informations sur la non-conformité aux prescriptions ou sur l'existence de sérieux manquements dans les conditions observées sur un navire ou dans l'application, à bord, des dispositions de la partie II de la DCTM peuvent provenir de diverses sources, y compris les préoccupations exprimées par un marin à un organisme reconnu durant une inspection.

**65.** L'État du pavillon est censé avoir mis en place des procédures permettant de recevoir de telles plaintes et d'y répondre, et de garantir la confidentialité nécessaire.

**66.** Un organisme reconnu peut être spécifiquement autorisé à enquêter sur une plainte particulière présentée par un État du pavillon, mais la recherche d'une solution à la suite d'une plainte demeure de la responsabilité de l'État du pavillon.

## 2.2. Inspection du travail maritime et processus de certification

### 2.2.1. Note générale

**67.** Tous les navires couverts par la MLC, 2006, sont assujettis à une inspection concernant toutes les prescriptions de la convention (règle 5.1.4, paragr. 1). Les dispositions de la règle 5.1.3 et de la norme A5.1.3 s'appliquent également aux navires certifiés. Les normes d'inspection sont les prescriptions nationales portant application de la MLC, 2006.



**68.** Les dispositions nationales pertinentes adoptées pour mettre en œuvre la MLC, 2006, concernant les 16 domaines exigeant une certification pour certains navires sont mentionnées dans la partie I de la DCTM qui doit être établie par l'autorité compétente. Bien que les navires non certifiés ne détiennent pas de DCTM, les inspecteurs peuvent néanmoins juger utile de se référer aux dispositions nationales qui sont normalement prévues à la partie I de la DCTM en tant que liste de contrôle élémentaire pour les aspects qu'elle couvre.

**69.** Les inspecteurs habitués à vérifier l'application des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant la sécurité des navires, la sécurité et la sûreté des personnes ainsi que la prévention de la pollution marine noteront à propos du processus de certification une différence terminologique dans la MLC, 2006. Dans les conventions de l'OMI, il est dit que les navires sont «contrôlés» («surveyed») aux fins de la délivrance ou de l'approbation d'un certificat légal. La MLC, 2006, ne fait pas de distinction entre contrôle et inspection.

**70.** Une inspection du travail maritime peut se diviser en deux parties: la première concerne des aspects matériels comme le logement et l'alimentation des gens de mer; la seconde porte sur d'autres éléments du travail décent ou sur des aspects humains ou professionnels tels que le versement des salaires, les contrats d'engagement maritime, l'âge minimum, le certificat médical et les heures de travail ou de repos. Sur un navire, certains domaines importants comme la sécurité et la santé au travail comportent à la fois des aspects matériels (équipements et installations de protection) et professionnels. Pour faire correctement son travail, un inspecteur devra probablement employer différentes méthodes, notamment l'examen des documents, l'inspection visuelle, les discussions d'ordre général avec les gens de mer et les entretiens en privé avec les gens de mer. Lorsqu'un inspecteur interroge des gens de mer, il lui faut être attentif à des questions pouvant présenter un caractère personnel ou donner lieu à controverse.

**71.** Par ailleurs, selon les paragraphes 10 et 11 de la norme A5.1.4:

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 doivent notamment: ...

- b) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

**72.** En toutes circonstances, les inspecteurs concernés doivent exercer leur jugement professionnel lorsqu'ils effectuent des inspections du travail maritime.

### 2.2.2. Préparation d'une inspection

**73.** Outre la vérification, particulièrement dans le cas d'une première inspection de la partie II de la DCTM d'un navire, l'inspecteur de l'État du pavillon doit vérifier des informations de différentes sources pour retracer l'historique du navire (le cas échéant). Il peut trouver ces informations dans les dossiers du navire contenant les rapports d'inspections antérieures, les documents de contrôle et autres bases de données utiles de l'État du pavillon et de l'État du port, et les archives du BIT.

**74.** Pour les navires en service certifiés et non certifiés, l'inspecteur de l'État du pavillon doit vérifier avec les informations disponibles, avant de faire son travail, s'il subsiste des manquements auxquels l'armateur n'a pas remédié. Si tel est le cas, l'autorité compétente ou l'inspecteur de l'État du pavillon doit prendre rapidement des mesures de redressement (voir plus loin chap. 4).

**75.** L'inspecteur de l'État du pavillon doit aussi se renseigner sur les décisions, les équivalences dans l'ensemble, les exemptions et les dérogations nationales adoptées par l'État du pavillon en vertu de la MLC, 2006.

**76.** Lorsqu'un navire détient déjà un certificat de travail maritime, ce certificat et la DCTM qui lui est annexée doivent constituer le point de départ des inspections réalisées par l'État du pavillon: la partie I de la DCTM vise à rappeler aux inspecteurs les prescriptions nationales relatives aux 16 domaines spécifiés à l'annexe A5-I devant être inspectés en vue de la délivrance d'un certificat, tandis que la partie II de la DCTM énonce les mesures que doivent prendre les armateurs pour assurer la conformité continue avec ces prescriptions nationales.

**77.** Lorsqu'un navire ne détient pas encore de certificat de travail maritime et que l'inspection vise à permettre la certification du navire, le point de départ devrait être la partie I de la DCTM et:

- soit le projet de partie II de la DCTM soumis à l'approbation de l'autorité compétente, lorsqu'un certificat doit être délivré;
- soit les informations fournies conformément au paragraphe 7 de la norme A5.1.3, lorsqu'un certificat provisoire doit être délivré.

**78.** Pour les navires non sujets à certification (sauf lorsqu'une certification est demandée), le point de départ est constitué par les prescriptions des lois ou règlements nationaux, les conventions collectives ou autres mesures d'application de la MLC, 2006, même si les dispositions nationales qui sont normalement prévues à la partie I de la DCTM peuvent être utiles pour l'inspection de ces navires.

**79.** Bien que les 16 domaines sujets à certification doivent être inspectés en vue de la délivrance d'un certificat, tant les navires certifiés que les navires non certifiés doivent être inspectés à des fins de conformité avec toutes les prescriptions de la MLC, 2006, qui font donc partie des renseignements détaillés répertoriés au chapitre 3, section 3.2, pour les besoins de l'inspection.

### **2.2.3. Aperçu du processus d'inspection et de certification des navires**

**80.** Un navire peut nécessiter une inspection et une certification, ou seulement une inspection dans diverses circonstances. Tel navire sera en construction ou de construction récente, tel autre aura changé de registre d'immatriculation ou n'aura pas besoin d'être certifié. Les diverses étapes et les différentes situations possibles sont décrites d'une manière plus détaillée dans la suite de la présente section du chapitre 2.

### **2.2.4. Inspections préalables à la délivrance du premier certificat**

**81.** Dans le cas d'un navire en construction qui a été, ou qui doit être, immatriculé dans l'État du pavillon, il convient de vérifier la conformité des plans en se reportant aux prescriptions nationales mettant en œuvre la MLC, 2006, applicables – règles 3.1 (installations de logement et de loisirs),

3.2 (alimentation et service de table) et 4.3 (protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents).

**82.** Dans le cas d'un nouveau navire qui entre en service, il conviendra de vérifier «en l'état» les points visés sous le titre 3 par rapport aux plans de construction en présence de l'inspecteur de l'État du pavillon. Il faudra également vérifier, dans la mesure du possible, immédiatement avant l'entrée en service du navire à l'aide des documents et des informations disponibles si les autres prescriptions nationales (y compris celles couvertes par la partie I de la DCTM) sont respectées. Dans les cas où les informations disponibles ne sont pas suffisantes, par exemple lorsque les gens de mer n'ont pas encore embarqué, seul un certificat provisoire peut être délivré (voir norme A5.1.3, paragr. 5 à 8).

**83.** L'armateur devra indiquer, dans la partie II de la DCTM, les mesures prévues pour garantir le respect initial et permanent des prescriptions nationales résumées dans la partie I de la DCTM. L'inspecteur doit examiner ces mesures pour permettre à l'autorité compétente de certifier que la partie II est en conformité avec la norme A5.1.3, paragraphe 10. En cas de délivrance d'un certificat provisoire, l'examen portera sur les informations soumises en vertu de la norme A5.1.3, paragraphe 7.

**84.** L'inspection complète, y compris l'examen des documents, doit avoir eu lieu avant que le certificat de travail maritime et la DTCM ci-jointe puissent être délivrés.

**85.** Pour les inspections suivantes (voir ci-dessous), l'examen de la partie II de la DCTM aura principalement pour objet de vérifier si les mesures définies dans la partie II sont correctement appliquées ou non.

### 2.2.5. Inspection intermédiaire

**86.** Une inspection intermédiaire doit être effectuée pour vérifier que les prescriptions de la MLC, 2006, sont toujours respectées. Elle doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire<sup>4</sup>. 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 satisfaisante. Le fait de ne pas procéder à cette

---

<sup>4</sup> 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 (norme A5.1.3, paragr. 2).

inspection et de ne pas la consigner sur le certificat de travail maritime entraînera l'invalidation dudit certificat (norme A5.1.3, paragr. 14 b)).

### 2.2.6. Inspection aux fins d'un renouvellement

**87.** Si elle est destinée au renouvellement du certificat de travail maritime, l'inspection doit porter sur toutes les prescriptions. 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 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 (norme A5.1.3, paragr. 3).

**88.** L'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement peut avoir lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat de travail maritime en cours. Dans ce cas, 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 (norme A5.1.3, paragr. 4).

**88bis.** Lorsqu'une inspection aux fins d'un renouvellement a été effectuée avant l'échéance du certificat de travail maritime en cours et que le navire est toujours en conformité avec la législation et la réglementation nationales ou les autres mesures mettant en œuvre les prescriptions de la MLC, 2006, mais qu'un nouveau certificat ne peut être établi et délivré à bord immédiatement, l'autorité compétente ou l'organisme habilité peut proroger le certificat pour une durée n'excédant pas cinq mois à partir de la date d'échéance du certificat en cours. Le certificat peut être visé en conséquence. La mention prévue à l'annexe A5.II «Prorogation du certificat après l'inspection effectuée aux fins de son renouvellement (le cas échéant)» peut être ajoutée à la partie pertinente du certificat (norme A5.1.3, paragr. 4).

**88ter.** Le nouveau certificat est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date prévue au paragraphe 3 de la norme A5.1.3 selon le cas <sup>5</sup> (norme A5.1.3, paragr. 4).

---

<sup>5</sup> Quand l'inspection conduite aux fins d'un renouvellement a lieu **dans les trois mois qui précèdent l'échéance** du certificat de travail maritime en cours, le nouveau certificat est valide à partir de la date de l'inspection de renouvellement **pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.**

### 2.2.7. Nouveau pavillon ou nouvelle immatriculation, changement d'armateur, modification importante

89. Le certificat de travail maritime perd sa validité, et un nouveau certificat est requis quand un navire change de pavillon ou d'armateur, ou que des modifications importantes sont apportées à la structure ou aux équipements visés au titre 3 (logement des gens de mer) (norme A5.1.3, paragr. 14). La délivrance d'un nouveau certificat est subordonnée à une inspection, qui devrait être effectuée de la même façon que l'inspection d'un nouveau navire entrant en service, comme prévu à la section 2.2.4.

### 2.2.8. Navires existant avant l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, dans l'État du pavillon

90. La règle 3.1, paragraphe 2, dispose que les prescriptions de la norme A3.1 qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la MLC, 2006, dans l'État du pavillon. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

91. Pour les navires construits avant l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, dans l'État du pavillon, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné. L'une de ces conventions, ou les deux, est (sont) peut-être devenue(s) applicable(s) si le pays concerné l'(les) a ratifiée(s). Il se peut aussi que le contenu de ces conventions soit devenu applicable si le pays concerné a ratifié la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et/ou le protocole à la convention n° 147, 1996; d'autres cas peuvent se présenter où les conventions n°s 92 et 133 n'ont pas été ratifiées, mais sont devenues applicables en vertu de la législation nationale du pays.

---

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

**92.** Ainsi qu'il a été dit au paragraphe 41 ci-dessus, toutes les autres prescriptions de la MLC, 2006, telles qu'elles sont mises en œuvre dans le pays, y compris celles de la norme A3.1 qui ne se rapportent pas à la construction ni à l'équipement, continueront de s'appliquer même aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur de la MLC, 2006, dans l'État du pavillon.

### **2.2.9. Navires dont l'armateur a demandé une certification**

**93.** Les armateurs de navires qui ne relèvent pas de l'obligation de certificat de travail maritime peuvent demander que leurs navires soient enregistrés dans le système de certification et qu'on leur délivre un certificat de travail maritime sur présentation de la partie II de la DCTM et après réalisation d'une inspection.

### **2.2.10. Navires non certifiés**

**94.** La MLC, 2006, s'applique à tous les gens de mer des navires couverts par la convention quels que soient le type et la taille du navire, et qu'un certificat de travail maritime lui ait été délivré ou non. Cela signifie que les navires d'une jauge brute inférieure à 500 ou les navires qui n'effectuent pas des voyages internationaux et qui n'opèrent pas à partir d'un port ou entre ports d'un autre pays doivent être inspectés de manière aussi approfondie que les navires certifiés ou en instance de certification. Les dispositions nationales portant application des prescriptions de la convention pour les questions sujettes à certification, telles qu'elles sont normalement prévues à la partie I de la DCTM, sont donc applicables aux conditions existantes à bord de ces navires.

### **2.2.11. Rapport de l'inspecteur de l'État du pavillon**

**95.** Que le navire soit certifié ou non aux termes de la MLC, 2006, une fois terminée son inspection, l'inspecteur désigné doit en dresser un rapport (norme A5.1.4, paragr. 12), conformément à la législation et à la réglementation nationales. Selon la procédure habituelle concernant les rapports d'inspection, ce rapport doit faire état de la nécessité de remédier aux manquements relevés pendant l'inspection. Une copie du rapport doit être remise au capitaine du navire et une autre copie doit être apposée sur le tableau d'affichage pour l'information des gens de mer. Une troisième copie doit être conservée par l'État du pavillon ou l'organisme reconnu. Une

copie du rapport doit être fournie aux représentants des gens de mer qui le demandent au nom des gens de mer.

**96.** Pour les navires détenant un certificat de travail maritime avec une DCTM, les résultats des inspections postérieures (à la première) ou des vérifications ultérieures ainsi que les défauts éventuellement relevés pendant les vérifications doivent être enregistrés, avec la date du constat qu'il a été remédié aux défauts (norme A5.1.3, paragr. 11). Ces informations, formulées en anglais (ou accompagnées d'une traduction en anglais lorsqu'elles ne sont pas consignées dans cette langue), doivent être soit transcrites sur la DCTM conservée à bord, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'État du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'État du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens.



## ► 3. Inspection des navires selon les prescriptions de la MLC, 2006

---

### 3.1. Note générale

**97.** Comme énoncé plus haut, les prescriptions à suivre dans tous les cas, pour toute question, sont celles établies par les lois ou règlements nationaux pertinents ou les accords collectifs ou d'autres mesures d'application de la MLC, 2006. La MLC, 2006, définit les prescriptions qui doivent être respectées au niveau national. Les présentes directives se rapportent uniquement aux prescriptions de la MLC, 2006, et il ne faut y voir que des indications d'ordre général. Par conséquent, les indications plus détaillées fournies à la section 3.2 ci-dessous ne vaudront pas nécessairement dans leur totalité pour l'ensemble des pays. Les recommandations données à la section 3.2 tiennent compte des prescriptions de la convention telles qu'elles sont énoncées dans les articles et les règles et à la partie A du code, y compris la nécessité, pour les Membres de l'OIT, de dûment envisager de s'acquitter de leurs obligations de la manière prescrite dans la partie B facultative du code. Cela signifie qu'il peut exister des différences de détail entre les dispositions de la MLC, 2006, et les dispositions (ou autres mesures) nationales prises pour assurer la mise en œuvre de la MLC, 2006. Ces différences peuvent être dues au fait que, une fois bien considérées les obligations à remplir, les lois ou règlements nationaux, les accords collectifs ou autres mesures adoptées font que les obligations découlant de la partie A du code sont exécutées d'une façon différente de celle recommandée à la partie B. Ainsi qu'on l'a vu à la section 2.1 du chapitre 2, un État Membre peut aussi avoir opté pour des dispositions législatives au titre de l'article VI de la MLC, 2006, qui sont «équivalentes dans l'ensemble» aux prescriptions de la partie A. D'autre part, des dérogations à certaines prescriptions peuvent avoir été instaurées conformément à la convention. Toutes ces différences devraient être mentionnées dans la partie I de la DCTM de l'État du pavillon et prises en considération pendant l'inspection.

**98.** Il peut toutefois arriver que les inspecteurs de l'État du pavillon ne trouvent pas de disposition nationale ou d'autre mesure correspondant à

telle ou telle prescription de la convention. Si, à l'évidence, certaines prescriptions ne sont pas couvertes par la législation nationale, les inspecteurs (y compris les organismes reconnus) devraient demander des éclaircissements à l'autorité compétente de l'État du pavillon. Les inspecteurs devraient alerter l'autorité compétente sur tous manquements ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte et la saisir de propositions pour l'amélioration de cette législation (voir principe directeur B5.1.4, paragr. 8 g)).

**99.** Toutes les prescriptions établies à la section 3.2 ci-après exigent une inspection de tous les navires couverts par la MLC, 2006. Pour les navires qui doivent être certifiés, cette inspection débouche sur la délivrance d'un certificat attestant que le navire respecte les prescriptions nationales dans 16 des domaines définis à la section 3.2 ci-après, une fois que l'on a vérifié:

- qu'il y a conformité avec la loi nationale résumée dans la partie I de la DCTM;
- que sont exécutées les mesures décidées par l'armateur pour assurer le respect initial et permanent des prescriptions (c'est-à-dire les mesures mentionnées dans la partie II de la DCTM).

**100.** Pour vérifier si les prescriptions nationales sont respectées et si les mesures décidées par l'armateur ont été correctement mises en œuvre et sont suivies (dans la limite de ce qui est possible s'agissant des navires de construction récente), l'inspecteur de l'État du pavillon devrait recueillir des preuves objectives à l'appui de ses conclusions:

- en inspectant les parties appropriées du navire;
- en examinant d'autres documents – passeports ou autres pièces officielles, certificats médicaux, dossiers de formation, rôle d'équipage et fiches de paie, contrats d'engagement maritime, documents spécifiant les effectifs minima de sécurité et horaires de travail;
- en interrogeant, en privé, un nombre représentatif de gens de mer, tout en tenant compte de la nécessité de préserver la confidentialité et des horaires de travail et de repos des gens de mer.

**101.** Ainsi qu'on l'a vu plus haut, à la section 2.2, les navires sont assujettis à une inspection dans des situations très différentes. Par exemple, l'inspection d'un nouveau navire sera nécessairement moins approfondie que celle d'un navire qui détient déjà un certificat de travail maritime, étant

donné que l'on ne possède pas encore d'informations sur l'historique du nouveau navire et que, dans certains cas, il arrive que les gens de mer n'aient pas encore embarqué et qu'ils ne soient pas présents pour se prêter à un entretien. Dans ce cas, l'inspection peut être effectuée, dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable, en vue de la délivrance d'un certificat provisoire (voir norme A5.1.3, paragr. 7). Par ailleurs, si l'on dispose d'une documentation suffisante pour délivrer un certificat de travail maritime, l'inspection peut se composer d'un examen des mesures décidées par l'armateur aux fins de la certification de la partie II de la DCTM, d'une inspection visuelle du navire, d'un examen des documents disponibles et d'entretiens, en privé, avec les gens de mer. À cet égard, il se peut que les inspecteurs souhaitent se référer aux informations figurant sous l'intitulé «Vérification des prescriptions de base» de la section 3.2 ci-après.

**102. Pour les navires qui doivent être certifiés ou qui détiennent déjà un certificat de travail maritime, la partie II de la DCTM doit être examinée. La première étape de l'inspection devrait consister à s'assurer que l'on applique à bord du navire les mesures décidées par l'armateur afin de garantir une conformité permanente dans chacun des 16 domaines exigeant une certification.**

**103.** Il importe de signaler que, si une inspection doit être effectuée pour toutes les prescriptions de la MLC, 2006, cette inspection, quelle qu'elle soit, procède par échantillonnage, et les inspecteurs doivent faire appel à leur jugement et expérience professionnels pour déterminer de quelle ampleur sera leur inspection au regard de chaque prescription.

**104.** En outre, il devrait être tenu compte de la norme A5.1.4, paragraphe 15, qui dispose que lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises tous les efforts raisonnables doivent être faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.

## 3.2. Prescriptions de la MLC, 2006, exigeant une inspection et, le cas échéant, une certification

### Règle 1.1 – Âge minimum

#### Norme A1.1; principe directeur B1.1

##### \* Inspection et certification

##### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

#### Prescriptions de base

- L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit (norme A1.1, paragr. 1).
- L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité (norme A1.1, paragr. 4).
- Une attention particulière doit être accordée à la sécurité et à la santé des gens de mer de moins de 18 ans, conformément aux législations nationales (norme A4.3, paragr. 2 b)).
- Le travail de nuit\* d'un marin de moins de 18 ans est interdit, sauf si une dérogation a été décidée par l'autorité compétente en vertu de la norme A1.1, paragraphe 3, pour les besoins de programmes de formation (norme A1.1, paragr. 2).

\* 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 (norme A1.1, paragr. 2).

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier le rôle d'équipage ou les passeports et autres documents officiels attestant la date de naissance des gens de mer.
- Vérifier les horaires de travail des gens de mer âgés de 16 à 18 ans pour déterminer la durée et la nature du travail.

- Vérifier que les types de travail à bord susceptibles de compromettre la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans ont été identifiés.
- Vérifier les rapports d'accident et les rapports des comités de sécurité récemment établis pour déterminer si des gens de mer âgés de moins de 18 ans étaient impliqués.
- Confirmer les informations recueillies en interrogeant, en privé, un nombre représentatif de gens de mer.

#### Exemples de manquements

- Personnes de moins de 16 ans travaillant à bord.
- Gens de mer de moins de 18 ans travaillant de nuit (sans que ce soit dans le cadre d'un programme de formation).
- Gens de mer de moins de 18 ans accomplissant des tâches susceptibles de compromettre leur sécurité ou leur santé.

#### Règle 1.2 – Certificat médical

##### Norme A1.2; principe directeur B1.2

##### \* Inspection et certification

##### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

#### Prescriptions de base

- Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat\* médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.
- Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais (norme A1.2, paragr. 10).
- Un certificat médical doit avoir été délivré par un médecin dûment qualifié et doit encore être valide.
- La durée de validité d'un certificat, déterminée par la loi du pays, est la suivante:

- deux ans au maximum pour un certificat médical à moins que le marin ait moins de 18 ans, auquel cas la durée est d'un an;
- six ans au maximum pour un certificat portant sur la perception des couleurs.

**\* Un certificat délivré conformément aux prescriptions 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), ou conforme en substance aux prescriptions applicables doit être accepté comme étant un certificat qui respect ces prescriptions** (norme A1.2, paragr. 3).

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier le rôle d'équipage.
- Vérifier la validité des certificats médicaux, qui doivent attester que les gens de mer sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions.
- Vérifier la validité des certificats concernant la reconnaissance des couleurs, s'il y a lieu.
- Vérifier (en examinant les horaires de travail et en effectuant des entretiens en privé) si les prescriptions médicales portant sur le travail de tel ou tel marin sont respectées, et s'assurer que les gens de mer ne se voient pas confier ou n'effectuent pas de tâches contrevenant à ces restrictions.
- Lorsque, pour des raisons d'urgence, l'autorité compétente a autorisé un marin à travailler alors que son certificat n'est pas valide ou qu'il a expiré, vérifier la durée de validité de l'autorisation ou du permis (qui ne doit pas dépasser trois mois).
- Si le certificat médical est arrivé à expiration pendant que le marin était en mer, un nouveau certificat doit être obtenu dans un délai maximal de trois mois.
- S'assurer que les certificats médicaux délivrés aux gens de mer de navires effectuant normalement des voyages internationaux sont libellés en anglais.
- Vérifier si le certificat médical a été délivré par un médecin dûment qualifié.

### Exemples de manquements

- Présence à bord d'un marin dépourvu de document valide – certificat médical, certificat concernant la reconnaissance des couleurs (s'il y a lieu) ou, en cas d'urgence, autorisation de l'autorité compétente.
- Marin dont le travail à bord ou les tâches contreviennent à une restriction stipulée sur un certificat médical.
- Certificat médical non libellé en anglais alors que le navire effectue ordinairement des voyages internationaux.
- Certificat médical non délivré par un médecin qualifié.

### Règle 1.3 – Formation et qualifications

#### \* Inspection et certification

#### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

#### Prescriptions de base

- Les gens de mer doivent avoir suivi une formation, être titulaires d'un certificat de capacité\* ou être qualifiés à un autre titre pour exercer leurs fonctions selon les prescriptions de l'État du pavillon.
- Les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

**\* Les formations et brevets conformes à 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), doivent être acceptés comme répondant à ces prescriptions.**

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier le document spécifiant les effectifs minima de sécurité pour s'assurer que les gens de mer possèdent les qualifications requises.
- Vérifier les certificats et les visas des personnels relevant de la convention STCW afin de s'assurer que les gens de mer sont compétents pour exercer leurs fonctions (fonctions à vérifier dans le rôle d'équipage).
- Vérifier les documents (délivrés par un armateur ou, concernant la fonction exercée, une autorité nationale ou autre) prouvant que les gens

de mer possèdent les qualifications exigées en vertu de la loi du pays pour exercer d'autres fonctions à bord du navire (comme les cuisiniers de navire – voir ci-dessous la règle 3.2).

- Vérifier s'il existe des éléments prouvant que tous les gens de mer ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord.
- Contrôler un exemplaire des supports de formation appropriés mis à la disposition de l'équipage.
- S'assurer de la formation reçue en interrogeant, en privé, un nombre représentatif de gens de mer.

#### Exemples de manquements

- Qualifications inadéquates au vu du document spécifiant les effectifs minima de sécurité.
- Marin travaillant à bord sans posséder la formation, les brevets ou les qualifications nécessaires à l'exercice des fonctions requises.
- Certificats et visas non renouvelés ou arrivés à expiration.
- Marin travaillant à bord sans avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord.

#### Règle 1.4 – Recrutement et placement

##### Norme A1.4; principe directeur B1.4

##### \* Inspection et certification

##### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

#### Prescriptions de base

- Quand un armateur recourt à un service privé de recrutement et de placement de gens de mer, ce dernier doit être agréé, certifié ou réglementé conformément aux dispositions de la MLC, 2006\*.
- Les gens de mer ne doivent rien avoir à payer en contrepartie de ce service.
- Les armateurs recourant à des services basés dans des États qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006, doivent garantir, dans la mesure du possible, que ces



services respectent les prescriptions de la MLC, 2006 (norme A1.4, paragr. 9)\*\*.

\* Si des services privés de recrutement et de placement des gens de mer opèrent sur leur territoire, il incombe aux États du pavillon d'établir un système efficace d'inspection et de surveillance de ces services (règle 5.3; norme A5.3, paragr. 1).

\*\* Les États du pavillon sont chargés de veiller à ce que les armateurs disposent d'un système approprié permettant de vérifier que les services de recrutement et de placement sont en conformité avec les dispositions nationales mettant en œuvre la norme A1.4, si ces services sont basés dans des États qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006. Ils peuvent s'acquitter de cette tâche en surveillant en permanence si les armateurs respectent lesdites dispositions, en contrôlant les services de recrutement et de placement basés dans des États non parties à la MLC par le biais d'un système de gestion de la qualité et en fournissant des informations sur la mesure dans laquelle les services basés dans ces pays se conforment aux prescriptions de la norme A1.4.

### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier les sites Web nationaux de l'autorité compétente concernant l'agrément ou la réglementation des services de recrutement et de placement de gens de mer (agences de placement).
- Vérifier les documents ou autres informations qui puissent permettre à l'inspecteur de s'assurer des points suivants:
  1. Engagement direct

Les gens de mer sont recrutés et engagés par l'armateur. Dans ce cas, il faut en prendre note et aucune autre action n'est nécessaire.
  2. Recrutement par l'intermédiaire d'un service public

Les gens de mer ont été engagés par l'intermédiaire d'un service public de recrutement et de placement des gens de mer situé dans l'État du pavillon ou dans un autre État auquel la MLC, 2006, s'applique. Dans ce cas, il faut en prendre note et aucune autre action n'est nécessaire.
  3. Recrutement par l'intermédiaire d'un service privé (ou géré par une organisation de gens de mer) situé dans un pays ayant ratifié la MLC, 2006

- A. Si les gens de mer ont été engagés par l'intermédiaire d'un service privé de recrutement et de placement des gens de mer situé dans l'État du pavillon, vérifier s'il existe des documents prouvant que le service en question est géré en conformité avec les lois ou règlements nationaux ou d'autres mesures d'application des prescriptions de la MLC, 2006. Quand la supervision de ces services est confiée à une autre autorité nationale, dans l'État du pavillon, une déclaration de cette autorité attestant que le service est géré dans le respect de la loi applicable est suffisante.
  - B. Si les gens de mer ont été engagés par un service privé de recrutement et de placement des gens de mer situé dans un autre État qui a ratifié la MLC, 2006, aucune action n'est nécessaire sauf si l'inspecteur a reçu clairement l'indication qu'il est porté atteinte à des droits fondamentaux (par exemple, faire payer ces services aux gens de mer).
4. Recrutement par l'intermédiaire d'un service situé dans un pays n'ayant pas ratifié la MLC, 2006
- Si les gens de mer ont été engagés par l'intermédiaire d'un service de recrutement et de placement des gens de mer situé dans un pays n'ayant pas ratifié la MLC 2006, vérifier les documents attestant que l'armateur a vérifié, dans la mesure du possible par le biais d'un système adéquat, que le service est géré en conformité avec la MLC, 2006. Ce système peut, par exemple, prendre en compte les informations recueillies par l'État du pavillon ainsi que tout audit ou toute certification concernant la qualité des services situés dans des pays n'ayant pas ratifié la MLC, 2006. Les armateurs peuvent aussi présenter comme documents de preuve les listes des exigences à vérifier en vertu de la MLC, 2006, ou un audit réalisé par un organisme reconnu d'un service de recrutement et de placement situé dans un pays n'ayant pas ratifié la MLC, 2006.
- S'assurer, en interrogeant, en privé, un nombre représentatif de gens de mer, qu'ils n'ont pas versé d'honoraires ou payé d'autres frais à un service de recrutement ou de placement et qu'ils ont été informés de leurs droits et obligations.

- S'assurer, en interrogeant, en privé, un nombre représentatif de gens de mer, que le service de recrutement ou de placement utilisé ne tient pas de liste noire.

#### Exemples de manquements

- Absence de document prouvant que le service ou l'agence est géré(e) en conformité avec la MLC, 2006.
- Marin recruté par l'intermédiaire d'un service privé de recrutement et de placement des gens de mer non agréé, certifié ou réglementé conformément aux dispositions de la MLC, 2006, ou dont la licence, le certificat ou autre document similaire n'est plus valide.
- Utilisation d'un service de recrutement et de placement qui demande aux gens de mer de payer des frais ou qui facture ses prestations (si ce cas se présente, il convient également de le signaler à l'autorité compétente de l'État où le service est situé).
- Marin travaillant à bord après avoir été embauché par l'intermédiaire d'un service de recrutement et de placement situé dans un pays qui n'a pas ratifié la MLC, 2006, dans le cas où l'armateur ne dispose pas d'éléments pour prouver, ainsi qu'il le soutient, que les dispositions de la MLC, 2006, ont été respectées.

#### Règle 2.1 – Contrats d'engagement maritime

##### Norme A2.1; principe directeur B2.1

##### \* Inspection et certification

##### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

#### Prescriptions de base

- Chaque marin doit être en possession d'un exemplaire de son contrat d'engagement maritime, signé par lui-même et par l'armateur ou son représentant (ou, s'il n'a pas le statut de salarié, de toute autre attestation d'arrangement contractuel ou assimilé).
- Le contrat d'engagement maritime doit comporter, au minimum, les éléments indiqués dans la norme A2.1, paragraphe 4 a) à k), de la MLC, 2006 (norme A2.1, paragr. 4).

- Il doit également être remis aux gens de mer un document sur leurs états de service à bord du navire (tel qu'un livret de débarquement) (norme A2.1, paragr. 1 e)).
- Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention doit être tenu à disposition à bord, ainsi qu'une traduction, en anglais, des dispositions pertinentes (sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques) (norme A2.1, paragr. 2).
- Un contrat d'engagement maritime continue à produire ses effets lorsque, à la suite d'actes de piraterie <sup>1</sup> ou de vols à main armée à l'encontre des navires <sup>2</sup>, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation (norme A2.1, paragr. 7).

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier s'il existe un exemplaire du contrat d'engagement maritime et de tout accord collectif applicable aux gens de mer ainsi que, au minimum, du contrat d'engagement maritime type (en anglais) utilisé à bord du navire.
- Vérifier, lorsque c'est possible, étant donné la date de l'inspection par rapport à la période d'emploi, si les gens de mer détiennent un relevé de leurs états de service (ou demander que ce relevé soit remis à l'inspecteur à une date ultérieure).
- S'assurer que les états de service des gens de mer ne contiennent pas de mention sur la qualité de leur travail ni sur leur salaire.

---

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

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

- Interroger, en privé, un nombre représentatif de gens de mer pour avoir confirmation que, au moment de signer le contrat d'engagement maritime, les gens de mer ont eu la possibilité de lire le contrat, de se faire conseiller et d'accepter l'offre en toute liberté avant de signer.

#### Exemples de manquements

- Marin travaillant à bord du navire sans être en possession d'un contrat d'engagement maritime.
- Marin en possession d'un contrat d'engagement maritime qui ne comporte pas tous les éléments visés dans la norme A.2.1, paragraphe 4 a) à k).
- Marin en possession d'un contrat d'engagement maritime non conforme aux prescriptions nationales.
- Absence de système ou de dispositions obligeant à consigner les états de service des gens de mer.
- Non-remise d'un relevé de leurs états de service aux gens de mer à la fin de leur contrat.
- Navire affecté à des voyages internationaux sur lequel il n'existe aucun contrat d'engagement maritime constitué pour tout ou partie par une convention collective, ou, s'il existe, ce contrat n'est pas libellé en anglais.
- Formulaire type du contrat d'engagement maritime non libellé en anglais.
- Le contrat d'engagement maritime comporte des clauses qui portent atteinte aux droits des gens de mer.

## Règle 2.2 – Salaires

### Norme A2.2; principe directeur B2.2

#### \* Inspection et certification

#### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

#### Prescriptions de base

- Les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail à des intervalles n'excédant pas un mois, et intégralement, conformément à leur contrat d'engagement\*.
- Les gens de mer ont droit à un relevé mensuel indiquant le montant de leur salaire du mois ainsi que des éventuelles retenues autorisées par eux, par exemple pour des virements.
- Aucune retenue ne peut être effectuée sans leur autorisation, par exemple au titre des frais engagés pour qu'ils puissent gagner ou quitter le navire.
- Les frais de service prélevés pour les envois de fonds ou les virements\*\* doivent être d'un montant raisonnable et le taux de change appliqué devra respecter les prescriptions nationales.
- Lorsque, à la suite d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, un marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, le salaire et autres prestations prévus dans son contrat d'engagement maritime, la convention collective ou la législation nationale applicables continuent de lui être versés, et les virements prévus continuent d'être effectués, pendant toute la période de captivité, jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié, ou, lorsque le marin décède pendant sa captivité, jusqu'à la date de son décès telle que déterminée conformément à la législation nationale applicable (norme A2.2)<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Le terme *piraterie* et l'expression *vol à main armée à l'encontre des navires* s'entendent de la même manière qu'au paragraphe 7 de la norme A2.1.

\* Les États du pavillon qui le souhaitent peuvent demander aux armateurs de conserver à bord de leurs navires des documents tels qu'une copie des états de paie ou des fichiers électroniques.

\*\* On entend par virement le moyen permettant aux gens de mer d'envoyer régulièrement, à leur demande, une partie de leurs gains à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit durant le temps qu'ils se trouvent en mer (norme A2.2, paragr. 3 et 4).

### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier le contrat d'engagement maritime et d'autres documents comme les états de paie pour s'assurer que les salaires sont versés à des intervalles non supérieurs à un mois comme cela est spécifié dans le contrat ou dans les accords collectifs pertinents.
- Vérifier les documents pertinents faisant apparaître les frais de service et les taux de change appliqués pour les envois de fonds effectués, à leur demande, par les gens de mer à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.
- Vérifier les documents pertinents faisant apparaître les salaires versés et indiquant qu'un relevé mensuel (fiche de paie ou autre) est remis aux gens de mer. Une copie des relevés individuels doit être tenue à la disposition des inspecteurs.
- Vérifier que le salaire mentionné sur le contrat d'engagement maritime est en rapport avec les salaires versés aux gens de mer dans le pays, lorsque des dispositions de la législation ou de la réglementation nationales ou encore de conventions collectives régissant les salaires des gens de mer ont été adoptées.
- Interroger, en privé, un nombre représentatif de gens de mer pour s'assurer que les prescriptions relatives au versement des salaires sont respectées.

### Exemples de manquements

- Le marin n'est pas payé régulièrement (au moins une fois par mois) ni selon les termes du contrat d'engagement maritime ou de l'accord collectif.

- Il n'est remis au marin aucun relevé mensuel des salaires (comme une fiche de paie).
- Les virements de salaire ne sont pas effectués, ou ne le sont pas selon les instructions du marin.
- Les frais de change et de transfert de devises ne sont pas en conformité avec les prescriptions nationales.
- Il y a plusieurs jeux de relevés de salaires.
- Un marin tenu en captivité à bord d'un navire ou ailleurs à la suite d'actes de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires n'est pas – ou n'a pas été – payé pendant toute la durée de sa captivité, jusqu'à sa libération et son rapatriement ou, lorsqu'il décède pendant sa captivité, jusqu'à la date de son décès telle que déterminée conformément à la législation nationale applicable.

### Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos

#### Norme A2.3; principe directeur B2.3

\* Inspection et certification

\*\* Examen de la partie II de la DCTM

#### Prescriptions de base

- Le nombre minimal d'heures de repos\* ne doit pas être inférieur à 10 heures par période de 24 heures et à 77 heures par période de sept jours si la législation nationale pertinente traite des heures de repos; ou, si la législation nationale pertinente traite de la durée du travail, le nombre maximal d'heures de travail\*\* ne doit pas dépasser 14 heures par période de 24 heures et 72 heures par période de sept jours (norme A2.3, paragr. 5, telles qu'elles sont mises en œuvre dans les normes nationales\*\*\*).
- Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures; l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures (norme A2.3, paragr. 6, telles qu'elles sont mises en œuvre dans les normes nationales\*\*\*).



- Il convient de prendre en compte les dangers qu'entraîne la fatigue excessive des gens de mer (norme A2.3, paragr. 4).

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

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

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

*La norme A2.3, paragr. 3, dispose que «Tout Membre reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures, avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant, rien n'empêche un Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail des gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.»*

*La norme A2.3, paragr. 13, dispose que «Rien dans les paragraphes 5 et 6 de la présente norme n'empêche un Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux dispositions de la présente norme mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux gens de mer de quart ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.»*

### Vérification des prescriptions de base

- S'assurer qu'il est affiché à un endroit facilement accessible à bord un tableau sous une forme normalisée approuvée précisant l'organisation du travail à bord et indiquant les prescriptions nationales relatives au nombre maximal d'heures de travail ou au nombre minimal d'heures de repos.
- Vérifier l'organisation du travail indiquée dans le tableau.
- Vérifier les documents (contrat d'engagement maritime ou accord collectif et autres documents utiles, tels que les journaux de bord, passerelle et machines) pour s'assurer que les prescriptions de base

concernant le nombre minimal d'heures de repos ou le nombre maximal d'heures de travail sont respectées.

- Vérifier s'il existe un tableau de l'organisation du travail ou un horaire établi dans la langue de travail ou la langue parlée à bord du navire et en anglais.
- Vérifier s'il existe des registres à jour des heures de travail ou de repos, comme le prescrivent les normes nationales, pour chaque marin servant à bord.
- Vérifier la fatigue des gens de mer, dont les indices peuvent résulter d'heures de travail atteignant constamment les limites supérieures ou d'autres facteurs tels que les interruptions de périodes de repos. Si des gens de mer présentent des symptômes, tels que manque de concentration, réponses incohérentes ou hors de propos, bâillements, ou encore lenteur à réagir, entreprendre, éventuellement, une investigation à ce sujet.

#### Exemples de manquements

- L'horaire de travail d'un marin ne respecte pas les normes applicables.
- Le tableau de l'organisation du travail n'est pas affiché ou ne contient pas les renseignements requis.
- Le tableau de l'organisation du travail n'est pas libellé en anglais ni dans la (les) langue(s) de travail du navire.
- Les registres des heures de travail ou de repos ne sont pas disponibles ou sont inexistantes.
- Le journal de bord, ou un document autre, fait ressortir un dépassement des limites des heures de travail et n'indique pas de suspension des horaires normaux de travail en vertu du paragraphe 14 de la norme A2.3.

## Règle 2.4 – Droit à un congé

### Norme A2.4; principe directeur B2.4

#### \* Inspection

#### Prescriptions de base

- Les gens de mer doivent bénéficier d'un congé annuel rémunéré\* conformément aux lois et règlements nationaux portant application de la MLC, 2006.
- Tout accord non autorisé portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum est interdit (norme A2.4, paragr. 3).
- Des permissions à terre doivent être accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leurs fonctions.

\* La MLC, 2006, autorise différents modes de calcul mais établit un congé annuel rémunéré minimal calculé sur la base de 2,5 jours civils par mois d'emploi. Il s'y ajoute un certain nombre de jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'État du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel du marin. Pour plus de détails, voir principe directeur B2.4.1, paragr. 4.

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier les documents (contrat d'engagement maritime ou accord collectif applicable) pour s'assurer que les gens de mer obtiennent le congé annuel rémunéré auquel ils ont droit dans l'État du pavillon (minimum calculé sur la base de 2,5 jours civils par mois d'emploi).
- Vérifier si les relevés d'emploi et de salaires des gens de mer confirment que cette prescription est respectée.
- Interroger, en privé, un nombre représentatif de gens de mer pour s'assurer que l'armateur leur octroie un congé annuel rémunéré et un nombre approprié de permissions à terre.

#### Exemples de manquements

- Un marin n'a pas droit à un congé annuel rémunéré.

- Le congé annuel octroyé à un marin est inférieur à celui prescrit par la loi du pays (s'il dépasse 2,5 jours civils par mois) ou inférieur à 2,5 jours civils par mois d'emploi.
- Le contrat d'engagement maritime ne prévoit aucun congé annuel rémunéré pour un marin.
- Un marin a accepté de renoncer au droit au congé payé annuel minimum (mais cet arrangement n'a pas été autorisé par l'autorité compétente) (norme A2.4, paragr. 3).
- Un marin n'a droit à aucune permission à terre (bien qu'un tel congé soit compatible avec les exigences pratiques de sa fonction).

## Règle 2.5 – Rapatriement

### Norme A2.5.1; principe directeur B2.5 – Rapatriement

#### \* Inspection

#### Prescriptions de base

- Les gens de mer doivent pouvoir être rapatriés sans frais pour eux-mêmes, conformément aux dispositions nationales d'application de la MLC, 2006.
- Les armateurs doivent fournir une garantie financière pour s'assurer que les gens de mer seront bien rapatriés.
- Un exemplaire des dispositions nationales régissant le rapatriement doit être transporté à bord et mis à la disposition des gens de mer dans la langue appropriée (norme A2.5.1, paragr. 9).
- Tout marin est en droit d'être rapatrié, à tout le moins dans les cas suivants:
  - lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que l'intéressé se trouve à l'étranger;
  - lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé:
    - par l'armateur; ou

- par le marin pour des raisons justifiées;
- lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières (norme A2.5.1, paragr. 1 et 2).

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier dans les documents pertinents si l'armateur fournit une garantie financière.
- Vérifier que les gens de mer ont à leur disposition un exemplaire des dispositions nationales ou du contrat d'engagement maritime ou de la convention collective relatives au rapatriement (dans une langue appropriée).
- Vérifier que l'on respecte une disposition nationale éventuelle obligeant à rapatrier après une période prescrite les gens de mer de moins de 18 ans qui se révèlent inaptes à la vie en mer (principe directeur B2.5.2, paragr. 3).

#### Exemples de manquements

- Un marin n'est pas rapatrié conformément aux prescriptions nationales, ou aux dispositions du contrat d'engagement maritime ou de la convention collective.
- On ne trouve à bord, mis à la disposition des gens de mer, aucun exemplaire des dispositions nationales relatives au rapatriement.
- Aucune preuve n'a été fournie quant à l'existence d'une garantie financière pour rapatriement.
- Il n'y a aucune disposition pour le rapatriement des gens de mer.

## Norme A2.5.2; Principe directeur B2.5.3 – Garantie financière

### \* Inspection et certification

### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

#### Prescriptions de base

##### *Pour tous les navires:*

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

---

<sup>4</sup> Note: Un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque l'armateur (norme A2.5.2, paragr. 2):

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

moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et la fourniture de nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon (norme A2.5.2, paragr. 10));

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

*Prescriptions de base supplémentaires pour les navires devant être certifiés*<sup>5</sup>:

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

---

<sup>5</sup> Il s'agit des navires visés aux paragraphes 1 et 2 de la règle 5.1.3, à savoir les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux qui effectuent des voyages internationaux (voyages d'un pays à un port d'un autre pays), les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux battant le pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays, et tout autre navire à la demande de l'armateur au Membre concerné.

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

### Vérification des prescriptions de base

#### *Pour tous les navires:*

- Vérifier dans les documents pertinents si une garantie financière a été fournie.

#### *En outre, pour les navires devant être certifiés:*

- Vérifier le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie, y compris lorsque celle-ci est fournie par un régime de sécurité sociale.
- Vérifier que le certificat de garantie financière contient les renseignements exigés à l'annexe A2-I.
- Vérifier que ce document est valable et affiché bien en vue.
- Interroger les gens de mer en privé.
- Vérifier la partie I de la DCTM pour savoir s'il y a des dispositions nationales équivalentes et, le cas échéant, vérifier dans la partie II de la DCTM qu'elles sont respectées.

### Exemples de manquements

#### *Pour tous les navires:*

- Aucune preuve n'a été fournie quant à l'existence d'une garantie financière pour rapatriement.
- Les gens de mer n'ont pas d'accès direct au dispositif de garantie financière lorsqu'ils ont été abandonnés.



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

*En outre, pour les navires devant être certifiés:*

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

## Règle 2.7 – Effectifs

### Norme A2.7; principe directeur B2.7

#### \* Inspection et certification

#### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

### Prescriptions de base

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

### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier le document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou tout autre document équivalent applicable.
- Vérifier dans le rôle d'équipage le nombre, la catégorie (cuisiniers ou personnel affecté à la préparation des aliments ou aux soins médicaux, par exemple) et les qualifications des gens de mer travaillant à bord.
- Vérifier le tableau indiquant l'organisation du travail à bord pour confirmer que les prescriptions relatives aux effectifs de sécurité sont observées.
- Interroger, en privé, un nombre représentatif de gens de mer pour s'assurer que les prescriptions sont respectées.

### Exemples de manquements

- Le nombre ou les catégories de gens de mer travaillant à bord ne correspondent pas à ce qui est indiqué dans le document sur les effectifs minima.

- Il n’y a pas de document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou de document équivalent à bord.

### Règle 3.1 – Logement et loisirs

#### Norme A3.1; principe directeur B3.1

##### \* Inspection et certification

##### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

#### Prescriptions de base

- Tout navire doit respecter les normes minimales de la MLC, 2006. Il est impératif de fournir et d’entretenir des installations décentes pour le logement et les loisirs des gens de mer travaillant ou vivant à bord des navires, ou les deux, afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.
- Les logements procurés aux gens de mer doivent être sûrs, décents et conformes aux prescriptions nationales d’application de la MLC, 2006 (norme A3.1, paragr. 1).
- Le capitaine ou une personne désignée inspecte fréquemment les logements et lieux de vie des gens de mer (norme A3.1, paragr. 18), consigne les résultats de chaque inspection par écrit et les tient à disposition pour consultation.

#### *Navires mis en service:*

- L’inspecteur désigné par l’État du pavillon devra connaître la procédure d’approbation des plans suivie pendant la construction du navire concernant les logements des gens de mer. À son premier passage, il devra vérifier si les logements et les installations de loisirs ont été construits dans le respect des plans approuvés. Il en va de même pour les navires ayant subi d’importantes transformations. Il ne sera pas nécessaire de répéter cette procédure pour les inspections suivantes.

#### *Navires existant avant l’entrée en vigueur de la MLC, 2006, dans l’État du pavillon:*

- Il doit être tenu compte de toute disposition nationale adoptée en la matière (voir chap. 2 à propos de ces principes directeurs). Il restera

néanmoins nécessaire d'inspecter les logements et les installations de loisirs des gens de mer pour vérifier si le navire:

- respecte les normes établies dans les conventions de l'OIT n<sup>os</sup> 92, 133, 147 ou le protocole de 1996 relatif à la convention n<sup>o</sup> 147 (si elles s'appliquent dans l'État du pavillon); et (ou);
- est équipé d'installations décentes, entretenues, pour le logement et les loisirs des gens de mer travaillant ou vivant à bord des navires, ou les deux, afin de promouvoir leur santé et leur bien-être, conformément à la législation nationale.

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier le plan de construction du navire qui indique ses dimensions et qui précise l'usage réservé à chacune des pièces ou autres zones.
- Vérifier le rôle d'équipage par rapport au nombre de cabines et de couchettes.
- Effectuer une inspection visuelle des logements et installations de loisirs des gens de mer en prêtant une attention particulière aux prescriptions de la MLC, 2006, portant sur les éléments suivants:
  - prescriptions générales (norme A3.1, paragr. 6);
  - dimensions des pièces et autres locaux destinés au logement (norme A3.1, paragr. 9 et 10);
  - chauffage et ventilation (norme A3.1 paragr. 7);
  - bruits, vibrations et autres facteurs ambiants (norme A3.1, paragr. 6 h);
  - installations sanitaires et assimilées (norme A3.1, paragr. 11 et 13);
  - éclairage (norme A3.1, paragr. 8);
  - infirmerie (norme A3.1, paragr. 12);
  - installations de loisirs (norme A3.1, paragr. 14 et 17);
  - règles à bord concernant la santé et la sécurité au travail et la prévention des accidents compte tenu des besoins particuliers des gens de mer qui vivent et travaillent sur le navire (norme A3.1, paragr. 2 a) et 6 h)).

- Vérifier les registres du navire pour s'assurer que des inspections sont fréquemment réalisées par le capitaine ou sous son autorité, et que (pour les navires ayant un certificat de travail maritime) les autres inspections ou opérations prévues au titre des mesures adoptées par les armateurs, et énoncées dans la partie II de la DCTM, ont été effectuées.
- S'assurer que des mesures sont prises sur le navire pour contrôler les niveaux de bruit et de vibration aux endroits où les gens de mer travaillent et vivent.

#### Exemples de manquements

- L'emplacement des cabines à bord n'est pas conforme aux normes nationales d'application de la MLC, 2006.
- Le nombre et les dimensions (y compris la hauteur) des cabines ne sont pas conformes aux normes nationales d'application de la MLC, 2006.
- Il y a plus d'un marin par couchette.
- Les installations de loisirs ne sont pas conformes aux normes nationales d'application de la MLC, 2006.
- Le système de chauffage, d'éclairage ou de ventilation ne convient pas ou ne fonctionne pas correctement.
- Le matériel et les éléments équipant les logements, y compris l'infirmierie, les réfectoires et les salles de détente, ne sont pas conformes aux normes nationales d'application de la MLC, 2006.
- Il n'est pas fourni de cabines séparées pour les hommes et les femmes.
- Il n'est pas fourni d'installations sanitaires séparées pour les hommes et les femmes.
- Les installations sanitaires ne conviennent pas ou ne fonctionnent pas.
- L'infirmierie sert à loger des personnes qui ne sont pas malades.
- Les logements des gens de mer et les installations de loisirs sont mal entretenus et mal rangés.
- Le capitaine ou la personne désignée n'inspecte pas régulièrement les logements des gens de mer.

- Les installations de blanchisserie ne conviennent pas ou ne fonctionnent pas correctement.
- Les logements et installations de loisirs ou de restauration sont exposés à des niveaux de bruit et de vibration dangereux et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'à des produits chimiques.

### Règle 3.2 – Alimentation et service de table

#### Norme A3.2; principe directeur B3.2

##### \* Inspection et certification

##### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

#### Prescriptions de base

- La nourriture et l'eau potable doivent être satisfaisantes en qualité, en valeur nutritive et en quantité, compte tenu des besoins du navire ainsi que des différentes habitudes culturelles et religieuses des gens de mer à bord.
- La nourriture doit être fournie aux gens de mer gratuitement pendant la période d'engagement.
- Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire\* et chargés de préparer les repas doivent être formés et qualifiés pour exercer leurs fonctions.
- Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire ne doivent pas être âgés de moins de 18 ans (norme A3.2, paragr. 8).
- Le capitaine ou la personne désignée doit mener des inspections fréquentes et documentées des locaux utilisés pour la nourriture, l'eau et la préparation des repas (norme A3.2, paragr. 7).

\* On entend par cuisinier de navire un marin chargé de préparer les repas (règle 3.2, paragr. 3, norme A3.2, paragr. 3 et 4).

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier dans les documents (voir la règle concernant l'âge minimum) si les cuisiniers de navire sont âgés d'au moins 18 ans et s'ils possèdent la formation, les qualifications et les compétences nécessaires à l'exercice

de leurs fonctions conformément aux prescriptions nationales. Dans les cas où l'on n'a pas besoin d'un cuisinier pleinement qualifié, vérifier si les gens de mer qui préparent la nourriture dans l'office ont reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

- Vérifier les registres du navire pour s'assurer que les éléments suivants font fréquemment l'objet d'inspections, documents à l'appui:
  - vivres et eau potable;
  - locaux utilisés pour la manipulation et le stockage de la nourriture;
  - offices et autres équipements utilisés pour la préparation et le service des repas.
- Examen visuel des installations de préparation des repas, y compris les offices et entrepôts, pour vérifier si elles respectent les règles d'hygiène et si elles sont appropriées à leur destination.
- Vérifier si la nourriture et l'eau potable sont satisfaisantes en qualité (par exemple qu'elles ne soient pas périmées), en quantité et en valeur nutritive:
  - en vérifiant la qualité de l'eau potable et en se renseignant sur les modes de contrôle de la qualité;
  - en examinant les menus et en observant visuellement les vivres et les zones de stockage pour s'assurer que la nourriture proposée est suffisamment variée.
- S'assurer, en interrogeant, en privé, un nombre représentatif de gens de mer, qu'on ne leur fait pas payer la nourriture, qu'on leur procure de l'eau potable, et que la nourriture et l'eau potable sont satisfaisantes en qualité et en quantité.

#### Exemples de manquements

- La nourriture et l'eau potable ne sont pas satisfaisantes pour les besoins des gens de mer à bord en qualité, en valeur nutritive et en quantité.
- On fait payer la nourriture à des gens de mer ou on ne leur fournit pas d'eau potable.

- Un marin chargé de préparer les repas n'a pas reçu la formation ni l'instruction nécessaire.
- Le cuisinier du navire n'a pas été formé et n'est pas qualifié.
- Le cuisinier du navire a moins de 18 ans.
- La nourriture, l'eau ou les locaux de préparation, de stockage ou de manipulation ne font pas l'objet d'inspections fréquentes et documentées.
- Les installations de préparation des repas ne respectent pas les règles d'hygiène ou ne sont pas appropriées à leur destination pour d'autres raisons.

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

##### **Norme A4.1; principe directeur B4.1**

##### **\* Inspection et certification**

##### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

#### **Prescriptions de base**

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

#### **Vérification des prescriptions de base**

- Vérifier dans les documents (comme le contrat d'engagement maritime) que les gens de mer ont accès à des services de soins médicaux et de protection de la santé, sans frais pour eux-mêmes, lorsqu'ils sont à bord



ou à terre dans un port étranger, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique nationales (norme A4.1, paragr. 1 *d*)).

- Vérifier dans les documents (comme le contrat d'engagement maritime) que les gens de mer ont le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable (norme A4.1, paragr. 1 *c*)).
- Vérifier les registres et le matériel pour s'assurer que les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux sont respectées (norme A4.1, paragr. 1 *a*)).
- Procéder à un examen visuel pour s'assurer que le navire est muni de fournitures médicales suffisantes, y compris d'une pharmacie et de matériel médical ainsi que de la dernière édition du Guide médical international de bord ou du guide médical requis par les lois et règlements nationaux.
- Vérifier dans des documents (comme le document sur les effectifs minima et le rôle d'équipage) s'il existe un médecin qualifié à bord des navires transportant au moins 100 personnes et effectuant ordinairement des voyages de plus de trois jours.
- Vérifier, quand la présence d'un médecin ne s'impose pas, s'il y a à bord au moins un marin (possédant une formation et une qualification conformes aux prescriptions de la convention STCW) chargé des soins médicaux ou compétent pour administrer des premiers secours dans le cadre de ses fonctions courantes.
- Vérifier s'il existe à bord du navire des formulaires pour la rédaction des rapports médicaux.
- Interroger, en privé, un nombre représentatif de gens de mer pour s'assurer qu'ils ont accès gratuitement à des soins médicaux à bord et qu'ils sont autorisés à se rendre à terre pour recevoir des soins médicaux ou dentaires en escale, lorsque cela est réalisable.
- Vérifier s'il existe des procédures de communication par radio ou par satellite d'assistance médicale.

### Exemples de manquements

- Le capitaine ou l'armateur interdit à un marin, sans justification, de se rendre à terre pour recevoir des soins médicaux ou dentaires.
- Un marin ne peut bénéficier des services appropriés en matière de protection de la santé et de soins médicaux tandis qu'il se trouve à bord.
- Le personnel médical dûment qualifié requis par les lois ou les règlements nationaux ne se trouve pas à bord.
- La pharmacie ou le matériel médical requis ne respectent pas les normes nationales ou sont absents du navire.
- On ne trouve à bord aucun formulaire pour l'établissement des rapports médicaux.
- Il existe des preuves qu'un marin doit payer ses soins médicaux ou dentaires contrairement à la législation ou à la pratique nationale.

### Règle 4.2 – Responsabilité de l'armateur

**Norme A4.2.1; principe directeur B4.2.1**  
**- Responsabilité de l'armateur**

**Norme A4.2.2; principe directeur B4.2.2**  
**- Traitement des créances contractuelles**

**\* Inspection et certification**

**\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

### Prescriptions de base

- Les gens de mer ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.
- Les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation

du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité (norme A4.2, paragr. 1 c)).

- Des mesures doivent être prises par les armateurs ou leurs représentants afin de sauvegarder les biens des gens de mer laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs parents les plus proches (norme A4.2.1, paragr. 7).
- Les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective (norme A4.2.1, paragr. 1 b)).
- Le dispositif de garantie financière, tel que prévu au paragraphe 1 b) de la norme A4.2.1, peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds ou de tout autre dispositif équivalent (norme A4.2.2, paragr. 2).
- L'indemnisation contractuelle, lorsqu'elle est prévue par le contrat d'engagement maritime et sans préjudice du paragraphe 8 c) de la norme A4.2.1, est versée en totalité et sans retard (norme A4.2.1, paragr. 8 a)).
- Aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel (norme A4.2.1, paragr. 8 b)).
- Si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se retrouver dans une situation précaire injustifiée (norme A4.2.1, paragr. 8 c)).
- Conformément à la règle 4.2, paragraphe 2, le marin reçoit un paiement sans préjudice d'autres droits garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit par l'armateur de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident (norme A4.2.1, paragr. 8 d)).

- Toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné (norme A4.2.1, paragr. 8 e)).
- Aux fins du paragraphe 8 de la norme A4.2.1, le terme «créance contractuelle» s'entend de toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective (norme A4.2.2, paragr. 1).
- Des dispositions efficaces doivent être prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, telles que visées au paragraphe 8 de la norme A4.2.1 au moyen de procédures rapides et équitables (norme A4.2.2, paragr. 3).
- Les gens de mer doivent recevoir un préavis si la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou résiliée (norme A4.2.1, paragr. 9).
- Le prestataire de la garantie financière doit aviser l'autorité compétente de l'État du pavillon de l'annulation ou de la résiliation de la garantie financière de l'armateur (norme A4.2.1, paragr. 10).
- La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'État du pavillon (norme A4.2.1, paragr. 12).
- La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances contractuelles couvertes qui se présentent durant la période de validité du document (norme A4.2.1, paragr. 13).
- Les navires détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie (norme A4.2.1, paragr. 11).
- Une copie du certificat ou de toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer (norme A4.2.1, paragr. 11).

- Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord (norme A4.2.1, paragr. 11).
- Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A4-I (norme A4.2.1, paragr. 14).
- Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais (norme A4.2.1, paragr. 14).

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier dans le contrat d'engagement maritime ou l'accord collectif applicable si les gens de mer bénéficient de la couverture requise par la loi nationale portant application de la MLC, 2006.
- Vérifier les procédures suivies à bord concernant les biens laissés sur le navire par les gens de mer malades, blessés ou décédés.
- Vérifier le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie.
- Vérifier que le certificat ou autre preuve de garantie financière est valable et affiché bien en vue.
- Vérifier la partie I de la DCTM pour savoir s'il y a des dispositions nationales équivalentes et, le cas échéant, vérifier dans la partie II de la DCTM qu'elles sont respectées.
- Vérifier si des plaintes à bord ont été formulées.
- Interroger les marins en privé.

#### Exemples de manquements

- Rien n'est dit dans le contrat d'engagement maritime ou l'accord collectif applicable quant à l'existence d'une couverture, le cas échéant.
- Le cas échéant, les dispositions contenues dans le contrat d'engagement maritime ou l'accord collectif sont pas conformes aux prescriptions nationales d'application de la MLC, 2006.

- Les gens de mer ne reçoivent pas l'indemnisation contractuelle prévue par le contrat d'engagement maritime.
- L'indemnisation contractuelle est versée avec retard ou partiellement.
- Les gens de mer font l'objet de pressions pour leur faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel.
- Le marin ne reçoit pas de paiement(s) provisoire(s) quand son incapacité de longue durée est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre.
- Les gens de mer n'ont pas d'accès direct au dispositif de garantie financière.
- Il n'existe pas de dispositions efficaces mises en place afin de recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles.
- Lorsque la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou résiliée et les gens de mer n'en ont pas été informés.
- La garantie financière:
  - i) a cessé avant la date d'échéance indiquée sur le certificat de garantie financière; ou
  - ii) a cessé avant la fin de la période de préavis d'au moins 30 jours donnée à l'autorité compétente (le cas échéant); ou
  - iii) n'est pas valable pour une autre raison.
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie n'est pas à bord.
- Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, les documents délivrés par chaque prestataire ne sont pas tous à bord.
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière n'est pas affiché bien en vue à bord ou n'est pas accessible aux gens de mer.
- certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière ne contient pas les informations exigées dans l'annexe A4-I.

- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière n'est pas établi en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière n'est pas valable, parce qu'il a expiré ou qu'il a été falsifié, par exemple.
- Il n'y a pas de procédure en place pour sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer, comme l'exige le paragraphe 7 de la norme A4.2.1.

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

#### **Norme A4.3; principe directeur B4.3**

##### **\* Inspection et certification**

##### **\*\* Examen de la partie II de la DCTM**

#### **Prescriptions de base**

- Les gens de mer doivent pouvoir travailler, vivre et se former à bord des navires dans un environnement sûr et sain, et qui soit conforme aux lois et règlements nationaux et autres mesures prises pour assurer la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents. Des précautions raisonnables doivent être prises afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires (norme A4.3, paragr. 1 b)).
- Une politique et un programme de sécurité et de santé au travail doivent être en place sur le navire pour prévenir les accidents et maladies professionnels, et une attention particulière doit être accordée à la sécurité et à la santé des gens de mer de moins de 18 ans (norme A4.3, paragr. 1 c) et 2 b)).
- Il doit exister un comité de sécurité auquel doit participer le délégué des gens de mer à la sécurité (pour les navires comptant à leur bord cinq gens de mer ou plus) (norme A4.3, paragr. 2 d)).

- Une évaluation des risques est nécessaire pour une bonne gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord (compte tenu des statistiques pertinentes) (norme A4.3, paragr. 8).

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier les documents pertinents, tels que les déclarations d'accidents du travail à bord et les rapports des évaluations des risques effectuées pour une bonne gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord.
- Vérifier les documents apportant des indications sur la composition et les réunions du comité de sécurité (registres et procès-verbaux des réunions, etc.) si le navire compte cinq marins ou plus.
- Vérifier les documents concernant la politique et le programme suivis à bord en matière de sécurité et de santé au travail pour s'assurer:
  - que les gens de mer sont informés de la politique et du programme en question;
  - que ces derniers sont conformes aux dispositions nationales;
  - qu'ils comprennent une évaluation des risques ainsi qu'une formation et une instruction pour les gens de mer;
  - qu'une attention particulière y est accordée à la sécurité et la santé des jeunes gens de mer;
  - que des mesures de prévention adéquates sont prises;
  - qu'un équipement de protection individuelle est utilisé et qu'il est correctement entretenu.
- S'assurer que l'on affiche à bord du navire, en un endroit bien visible des gens de mer, les avis et les instructions officielles qui conviennent en matière de sécurité et de santé au travail sur les risques particuliers rencontrés à bord (norme A4.3, paragr. 7).
- Vérifier si un équipement de protection approprié est mis à la disposition des gens de mer.
- Vérifier s'il existe une procédure de déclaration des accidents du travail.



- Interroger, en privé, un nombre représentatif de gens de mer pour confirmer l'existence de programmes et de pratiques visant la sécurité et la santé au travail à bord.
- Vérifier si, concernant la protection de la sécurité et de la santé et la prévention des accidents, une attention spéciale est accordée à toutes dispositions nationales portant sur:
  - les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
  - les machines;
  - les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
  - les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
  - les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
  - les effets des facteurs ambiants (autres que le bruit et les vibrations) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
  - les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
  - le matériel de chargement et de déchargement;
  - la prévention et l'extinction des incendies;
  - les ancres, chaînes et câbles;
  - les cargaisons dangereuses et le lest;
  - l'équipement de protection individuelle des gens de mer;
  - le travail dans des espaces confinés;
  - les effets physiques et mentaux de la fatigue;
  - les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
  - la protection et la prévention relatives au VIH/sida;
  - la réponse aux urgences et aux accidents;

- le harcèlement et l'intimidation à bord des navires <sup>6, 7</sup>.

#### Exemples de manquements

- Il existe à bord des facteurs susceptibles d'entraver les efforts de prévention des accidents.
- On n'a aucune preuve qu'il existe sur le navire une politique ou des programmes de prévention des accidents, blessures et maladies professionnels.
- Il n'y pas de comité de sécurité bien établi ou en fonction sur les navires à bord desquels travaillent cinq gens de mer ou plus.
- L'équipement de protection individuelle est en mauvais état, mal employé ou inutilisé.
- Il n'est pas effectué d'évaluation des risques.
- Les gens de mer ne sont pas au courant des mesures adoptées par la direction pour assurer la sécurité et la santé au travail et pour prévenir les accidents.
- Les risques courus par les jeunes gens de mer ne sont pas traités.
- Les accidents du travail ne font pas l'objet d'une enquête ou ne sont pas déclarés conformément aux procédures en vigueur sur le navire.

---

<sup>6</sup> Voir le document intitulé *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying*, publié par la Chambre internationale de la marine et la Fédération internationale des ouvriers du transport (<https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/ics-itf-guidance-eliminating-shipboard-harassment-and-bullying>; <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/resources-files/harassment-guide.pdf>).

<sup>7</sup> Voir aussi les *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, sections 6.4 et 6.5 ([https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed\\_dialogue/--sector/documents/normativeinstrument/wcms\\_325320.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_dialogue/--sector/documents/normativeinstrument/wcms_325320.pdf)).

## Règle 4.5 – Sécurité sociale

### Norme A4.5; principe directeur B4.5

#### \* Inspection

#### Prescriptions de base

- Les gens de mer qui sont soumis à la législation de l'État du pavillon en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge doivent être admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

Note: La MLC, 2006, dispose que tous les gens de mer doivent bénéficier d'une protection sociale. Cette disposition couvre plusieurs autres prescriptions complémentaires concernant entre autres les mécanismes à caractère préventif en rapport avec la sécurité et la santé au travail, les examens médicaux, les heures de travail et de repos et les services de restauration. La question de la protection sociale est essentiellement traitée sous le titre 4 relatif aux soins médicaux (règle 4.1), à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2) et à la sécurité sociale (règle 4.5). La règle 4.5 et la norme connexe A4.5 sont le reflet d'une approche qui prend en compte la grande diversité des systèmes et dispositifs nationaux ainsi que la variété des domaines couverts par les régimes de sécurité sociale. Selon la norme A4.5, paragraphe 3, tout pays ayant ratifié la convention est tenu de prendre «des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire». La protection qui en découle ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs à terre résidant sur son territoire. La principale responsabilité de l'État du pavillon est de s'assurer que les armateurs respectent leurs obligations en matière de sécurité sociale pour les gens de mer à bord de leurs navires, notamment celles établies par les règles 4.1 et 4.2 (voir la norme A4.5, paragr. 5). Une obligation plus générale, évoquée sous la norme A4.5, paragraphe 6, et le principe directeur B4.5, paragraphe 5, vaut également pour l'État du pavillon. Il appartient aux États Membres de l'OIT d'examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture sociale adéquate, des prestations comparables pourraient être offertes aux gens de mer, et ces derniers pourraient prendre leurs propres dispositions pour recevoir la protection nécessaire. Cette responsabilité témoigne du fait que tous les États ont un rôle important à jouer s'agissant d'étendre la protection à tous les gens de mer et de coopérer pour garantir la protection en question. C'est un moyen pour l'État du pavillon d'apporter une

précieuse contribution à la garantie d'une protection sociale adéquate aux gens de mer du monde entier.

Concernant l'inspection des navires par l'État du pavillon, la principale préoccupation consiste à établir l'existence de la protection complémentaire qui doit être fournie par les armateurs et qui est définie dans le contrat d'engagement maritime (norme A2.1, paragr. 4 h)).

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier s'il existe la preuve que, pour les gens de mer couverts par le système national de sécurité sociale, les cotisations appropriées sont bien effectuées dans le cas d'un système contributif.
- Vérifier dans le contrat d'engagement maritime la protection qui doit être assurée par l'armateur.
- Interroger, en privé, un nombre représentatif de gens de mer pour s'assurer que, le cas échéant, les cotisations obligatoires sont bien effectuées.

#### Exemples de manquements

- Le contrat d'engagement maritime ne fait état d'aucune protection.
- Les cotisations obligatoires ne sont pas versées.

#### Règle 5.1.1 – Principes généraux

##### Norme A5.1.1; principe directeur B5.1.1

##### \* Inspection

#### Prescriptions de base

- Un exemplaire de la MLC, 2006, telle qu'amendée, doit être tenu à disposition à bord des navires.

#### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier s'il existe bien un exemplaire de la MLC, 2006, telle qu'amendée, à bord du navire.

### Exemples de manquements

- Il n'existe aucun exemplaire de la MLC, 2006, telle qu'amendée, à bord du navire.

### Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord

#### Norme A5.1.5; principe directeur B5.1.5

##### \* Inspection et certification

##### \*\* Examen de la partie II de la DCTM

### Prescriptions de base

- Il doit exister à bord des navires des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris les droits des gens de mer).
- Un exemplaire des procédures de plainte à bord applicables au navire doit être remis à tous les gens de mer. Cet exemplaire devrait être dans la langue de travail du navire.
- La victimisation d'un marin ayant porté plainte au titre de la MLC, 2006, est interdite.

### Vérification des prescriptions de base

- Vérifier le document décrivant les procédures de plainte à bord pour s'assurer que les procédures sont bien appliquées sur le navire, en accordant une attention particulière au droit de représentation et aux mesures de protection requises contre une victimisation.
- Vérifier si les gens de mer ont reçu un exemplaire des procédures de plainte à bord dans la langue de travail du navire.
- Vérifier le document décrivant les procédures de plainte à bord pour s'assurer que les gens de mer peuvent porter plainte directement auprès du capitaine ou auprès d'une autorité extérieure.
- Interroger, en privé, un nombre représentatif de gens de mer pour s'assurer qu'ils ont reçu un exemplaire des procédures, qu'ils peuvent

porter plainte directement auprès du capitaine ou auprès d'une autorité extérieure et qu'ils ne font l'objet d'aucune victimisation.

#### Exemples de manquements

- Aucun document ne décrit les procédures de plainte à bord.
- Les procédures de plainte à bord ne sont pas appliquées.
- Victimisation d'un marin qui a porté plainte.
- Aucun exemplaire des procédures de plainte dans la langue de travail du navire n'a été remis aux gens de mer.

## ► 4. Mesures à prendre quand des manquements sont observés

---

### 4.1. Note générale

**105. Il est rappelé que les lois et réglementations nationales ou autres mesures de mise en œuvre des dispositions de la MLC, 2006, continuent de primer sur toutes les autres prescriptions applicables aux inspections.**

**106.** La MLC, 2006, établit un certain nombre de moyens dont les inspecteurs de l'État du pavillon (ou l'autorité compétente de l'État du pavillon) peuvent disposer pour s'assurer que les navires respectent les prescriptions nationales. Certaines mesures sont obligatoires tandis que d'autres permettent une certaine latitude. Toutes les mesures exigent de l'inspecteur de l'État du pavillon qu'il fasse preuve de jugement professionnel dans l'identification des manquements commis (y compris au cours de l'enquête sur une plainte (voir chap. 2) aux termes de la norme A5.1.4, paragr. 5).

**107.** Avant de décider de l'action à mener, il est important de savoir qui la conduira. Lorsque le travail de vérification de la conformité avec la MLC, 2006, a été confié à un organisme reconnu, il importe de se rappeler que l'État du pavillon conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon (règle 5.1.1, paragr. 3). Cependant, l'organisme reconnu doit au moins être autorisé 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 à cet égard à la demande de l'État du port (norme A5.1.2, paragr. 2).

**108.** Certaines des sanctions possibles, comme le retrait du certificat, s'appliquent spécifiquement aux navires certifiés, tandis que d'autres, comme la retenue du navire, valent pour tous les navires et relèvent du pouvoir que possède l'inspecteur de l'État du pavillon d'exiger une réparation des manquements relevés avant d'autoriser le navire à prendre la mer. Par ailleurs, les lois ou règlements nationaux peuvent autoriser l'inspecteur de l'État du pavillon ou l'autorité compétente à imposer aux armateurs des

sanctions ou d'autres mesures de redressement en cas d'infraction aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris aux droits des gens de mer). Les mesures prises sont sujettes à tout droit de recours par l'armateur devant une autorité judiciaire ou administrative (norme A5.1.4, paragr. 8).

**109.** Outre les événements spécifiques pouvant entraîner l'invalidation d'un certificat (norme A5.1.3, paragr. 14), il importe de prendre également en considération la norme A5.1.3, paragraphes 7, 9, 16 et 17.

**110.** Avant qu'un certificat puisse être délivré ou visé, ou qu'un navire soit autorisé à prendre la mer, l'inspecteur de l'État du pavillon doit obtenir confirmation soit que tous les manquements relevés pendant l'inspection ont été rectifiés, soit qu'un plan de mesures de redressement a été déposé par l'armateur et approuvé par l'inspecteur.

**111.** Ainsi qu'on l'a vu au chapitre 2 au sujet de la norme A5.1.3, paragraphe 11, dans le cas d'un navire certifié, les résultats des inspections postérieures à la première inspection ou des vérifications, ainsi que les manquements graves éventuellement relevés durant la vérification, doivent être consignés avec la date à laquelle on a constaté que les manquements avaient été rectifiés. Ce relevé, rédigé en anglais (ou traduit dans cette langue s'il n'a pas été écrit en anglais), doit être reporté sur l'exemplaire de la DCTM se trouvant à bord du navire ou annexé à ce document, ou encore mis à la disposition, sous une autre forme et pour leur information, des gens de mer, des inspecteurs de l'État du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'État du pavillon et des représentants des armateurs et des gens de mer.

**112.** Le chapitre 3 contient des exemples de manquements relatifs aux points inspectés. Dans tous les cas, les manquements relevés doivent être rectifiés. Les mesures prises en vue de rectifier un manquement relatif au recours par l'armateur à des services de recrutement et de placement ne doivent, en principe, pas être préjudiciables aux gens de mer concernés. Il suffit parfois d'un seul cas de manquement, y compris aux droits des gens de mer, pour empêcher un navire de prendre la mer tant que le manquement n'a pas été rectifié (par exemple, si un marin travaillant à bord n'a pas l'âge requis). Dans d'autres cas, tel manquement (défaut d'éclairage dans une cabine, par exemple) pourra être rectifié dans un court laps de temps. Toutefois, s'il s'agit d'un problème récurrent ou si l'éclairage du navire est défectueux ou insuffisant en plusieurs endroits, voire dans les cabines, et dénote un problème général de sécurité et de santé au travail (conformément aux critères de la norme A5.1.4, paragr. 7 c)), l'inspecteur



pourra décider d'interdire au navire de prendre la mer tant que les manquements n'auront pas été rectifiés.

**113.** Les inspecteurs de l'État du pavillon devront faire appel à tout leur jugement professionnel pour déterminer s'il convient d'autoriser un navire à reprendre la mer avant que le manquement soit rectifié et, s'il n'a pas été rectifié, pour arrêter la mesure à prendre, qui pourra consister à retirer le certificat.

## 4.2. Conseils quant au choix de la mesure à prendre

**114.** En fonction du nombre et de la gravité des manquements relevés, l'inspecteur de l'État du pavillon aura le choix entre les mesures suivantes:

- dispenser les conseils appropriés;
- dresser une liste des manquements à rectifier dans tel ou tel délai, par exemple avant le départ, dans les 14 jours, ou avant la remise d'un certificat de travail maritime;
- empêcher le navire de quitter le port tant que les mesures nécessaires n'auront pas été prises;
- imposer des sanctions ou d'autres mesures de redressement telles qu'elles sont prévues par la loi du pays;
- dans le cas d'un navire certifié:
  - retirer le certificat de travail maritime;
  - refuser de viser le certificat de travail maritime à la suite d'une inspection intermédiaire ou refuser de renouveler le certificat.

**115.** Au moment d'examiner la ou les mesures à prendre, les inspecteurs de l'État du pavillon doivent faire preuve de jugement professionnel. D'autre part, pour déterminer s'il convient ou non d'accepter un plan de redressement ou d'empêcher un navire de quitter le port, ou encore de recommander le retrait du certificat de travail maritime, les inspecteurs de l'État du pavillon devront se demander:

- s'il est ou non possible de remédier rapidement aux anomalies dans le port d'inspection;
- si les manquements relevés présentent un danger important pour la sécurité des gens de mer, leur santé ou leur sûreté;
- quel est le degré de gravité de l'infraction aux prescriptions de la MLC, 2006 (y compris aux droits des gens de mer);
- quelles sont la durée et la nature du voyage ou du service prévus;
- quels sont la taille et le type du navire et le matériel fourni;
- si la période de repos appropriée prévue pour les gens de mer est respectée ou non;
- quelle est la nature du chargement;
- si des manquements similaires ont été constatés dans le passé;
- combien de manquements ont été observés pendant l'inspection;
- quels sont les effectifs minima de sécurité;
- quels sont les antécédents concernant la rectification des manquements.

**116.** Tous les efforts raisonnables doivent être faits pour éviter que le navire ne soit indûment détenu ou retardé (norme A5.1.4, paragr. 15).