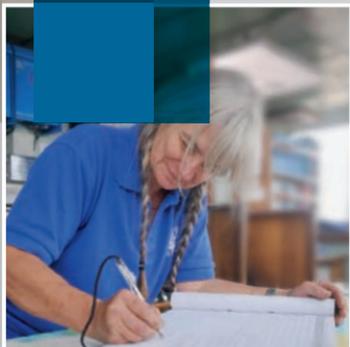




Bureau  
international  
du Travail  
Genève



Convention du travail maritime, 2006

# Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port



---

## L'Organisation internationale du Travail

L'Organisation internationale du Travail (OIT) a été créée en 1919 pour faire progresser la cause de la justice sociale et contribuer ainsi à une paix universelle durable. Sa structure offre cette particularité unique dans le système des Nations Unies que des représentants des travailleurs et des employeurs participent, aux côtés de représentants des gouvernements, aux travaux de la Conférence internationale du Travail, du Conseil d'administration et de nombre de réunions régionales ou autres. Chaque année, la Conférence internationale du Travail fait le point sur tout ce qui touche aux questions sociales et au monde du travail. Le Bureau international du Travail (BIT) est à la fois le secrétariat, le centre de recherche et la maison d'édition de l'Organisation.

Au fil des années, l'OIT a élaboré un code international du travail composé de conventions et de recommandations qui sont soumises à l'approbation des Etats Membres et portent sur les sujets les plus divers: liberté syndicale, emploi, politique sociale, conditions de travail, sécurité sociale, relations professionnelles, administration du travail, etc.

Grâce à ses bureaux locaux et à ses équipes multidisciplinaires en place dans plus de 40 pays, le BIT fournit des avis spécialisés et une assistance technique aux Etats Membres dans différents domaines: droit du travail et relations professionnelles, emploi, formation pour le développement des petites entreprises, sécurité sociale, sécurité des travailleurs et conditions de travail, statistiques du travail, éducation ouvrière, etc.

### Publications du BIT

**Publications du BIT** produit et fait paraître toutes sortes de documents: analyses des grandes tendances économiques et sociales; position de l'OIT sur les questions intéressant le monde du travail; ouvrages de référence; guides techniques; monographies et résultats de recherches; recueils de directives pratiques élaborés par des experts pour promouvoir la sécurité et la santé au travail; ouvrages de formation; manuels d'éducation ouvrière, etc. Le magazine *Travail* est publié trois fois par an par le Département de la communication et de l'information publique et est aussi disponible sous forme électronique à [www.ilo.org](http://www.ilo.org).

Vous pouvez, en toute sécurité, passer commande en ligne des publications et autres documents du BIT en consultant notre site à [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns), ou recevoir un catalogue gratuit des publications en vous adressant à: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse; fax: +41 (0) 22 799 6938; e-mail: [pubvente@ilo.org](mailto:pubvente@ilo.org).

---

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



---

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

---

Copyright © Organisation internationale du Travail 2009  
Première édition 2009

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: [pubdroit@ilo.org](mailto:pubdroit@ilo.org). Ces demandes seront toujours les bienvenues.

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

BIT

*Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006.*

Genève, Bureau international du Travail, 2009

ISBN 978-92-2-221743-4 (impression)

ISBN 978-92-2-221744-1 (Web)

guide / marine marchande / transport maritime / marin / sécurité / conditions de travail / inspection du travail / convention de l'OIT / application. 10.05.3

Egalement disponible en anglais: *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006* (ISBN 978-92-2-121743-5), Genève, 2009, et en espagnol: *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (ISBN 978-92-2-321743-3), Genève, 2009.

*Données de catalogage du BIT*

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

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

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

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

Visitez notre site Web: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

## Préface

Lorsque la 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail (CIT 2006) a adopté la convention du travail maritime (CTM, 2006) en février 2006, l'évènement a été qualifié d'«historique». Pour les gens de mer, la CTM, 2006, est une «charte des droits» qui contribuera à leur assurer des conditions de travail «décentes», quels que soient le lieu et l'Etat du pavillon pour lequel bat leur navire. La CTM, 2006, est aussi soutenue par les armateurs qui voient en elle un nouvel outil substantiel favorisant l'établissement de règles du jeu uniformes contre toute concurrence déloyale de la part des navires qui ne respectent pas les normes. La CTM, 2006, est également intéressante pour les gouvernements dans la mesure où elle regroupe près de 70 instruments juridiques internationaux en un document actualisé et complet, qui couvre pratiquement tous les aspects du travail décent dans ce secteur.

La particularité de la CTM, 2006, est qu'elle fait fond sur l'approche de l'OIT tendant à s'assurer que, dans chaque pays, les normes internationales du travail sont effectivement appliquées «sur le terrain». En même temps, la CTM, 2006, répond aux défis posés par la mondialisation du secteur maritime, en reprenant nombre de dispositions qui ont fait le succès d'autres conventions maritimes de premier plan et qui ont permis d'assurer la sécurité et la sûreté dans ce secteur, ainsi que la prévention de la pollution par les navires.

L'élément majeur qui ressort de la CTM, 2006, est l'importance accordée à l'inspection et à la certification efficaces des navires par l'Etat du pavillon, renforcées par la coopération internationale, notamment en ce qui concerne l'inspection des navires étrangers par l'Etat du port (contrôle par l'Etat du port). Le contrôle des navires par l'Etat du port est déjà largement pratiqué aux termes de plusieurs accords de coopération et de memoranda d'entente au niveau

## **Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port**

régional. Ces accords régionaux se sont avérés très efficaces, dans d'autres domaines du secteur maritime, pour assurer une conformité continue des navires aux normes internationales entre les inspections et la certification par l'Etat du pavillon.

Au cours des débats de la Conférence internationale du Travail, il a été jugé important de consolider la CTM, 2006, au moyen d'un système d'inspection effective par les Etats du pavillon, lui-même complété par un contrôle généralisé et harmonisé par l'Etat du port. A cette fin, deux résolutions majeures ont été adoptées pour encourager la promotion, la ratification et la mise en œuvre effective de la convention, ainsi que pour assurer des conditions de travail et de vie décentes aux gens de mer<sup>1</sup>.

Ces deux résolutions sont intitulées «Résolution concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port» (résolution IV), et «Résolution concernant l'élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon» (résolution XIII). Ces deux résolutions prévoient la tenue de réunions tripartites d'experts pour l'élaboration de directives pour les inspections des Etats du pavillon et pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006. La résolution IV concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port a invité le Directeur général à convoquer une réunion tripartite d'experts chargée «d'élaborer des orientations appropriées à l'intention des agents chargés du contrôle par l'Etat du port», en collaboration avec des experts de l'Organisation maritime internationale (OMI) dans ce domaine.

La convention du travail maritime, 2006, elle-même établit la nécessité d'élaborer des directives internationales et des orientations nationales connexes pour le contrôle par l'Etat du port. La

---

<sup>1</sup> Adoption le 22 février 2006, 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, 2006, *Compte rendu provisoire* n° 16, p. 16/9.

CTM, 2006, commence par l'article 1 qui indique: «Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à donner plein effet à ses dispositions». Plus particulièrement, le paragraphe 3 de la règle 5.2.1 dispose que «Les inspections dans les ports sont effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du Membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port». Le paragraphe 7 de la norme A5.2.1 indique que «Tout Membre veille à ce que ses fonctionnaires autorisés reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la présente norme». Enfin, le paragraphe 3 du principe directeur B.5.2.1, dispose que «Les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l'adoption de directives relatives aux politiques d'inspection, reconnues au niveau international, notamment en ce qui concerne les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire».

La mise au point de directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port répond donc substantiellement à l'appel à établir des «directives reconnues au niveau international», pour mettre en œuvre la CTM, 2006. Cependant, le contrôle harmonisé par l'Etat du port est un processus continu qui implique la coopération entre les pays et la coordination de l'inspection maritime conduite en application des différentes conventions maritimes, dont les conventions pertinentes de l'OMI, et pas uniquement de la CTM, 2006.

*Les Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006* (directives pour le contrôle par l'Etat du port), ont été adoptées en septembre 2008 à la réunion d'experts tripartite qui a regroupé près de 300 participants. Les experts provenaient de

## **Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port**

toutes les régions du monde. Les *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006*, contenues dans cet ouvrage, sont publiées conjointement avec les *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, également adoptées à une réunion d'experts tripartite en septembre 2008, et ayant pour objet d'aider les Etats du pavillon à s'acquitter de leurs responsabilités en matière d'inspection et de certification.

Chaque pays ou chaque région a probablement ses propres pratiques en matière de contrôle par l'Etat du port. Ces directives pourront être adaptées aux pratiques existantes, dans la mesure du possible et compte étant tenu des particularités et des approches de la CTM, 2006, et notamment de son caractère tripartite. Les autorités chargées du contrôle par l'Etat du port des différents pays pourront, si elles le souhaitent, adapter ces directives à leurs pratiques actuelles. Ces directives internationales sont destinées à aider les gouvernements dans la pratique à élaborer leurs propres directives nationales, en particulier concernant les points soulevés au paragraphe 7 de la norme A5.2.1, susmentionnée. Il est à espérer qu'elles atteindront aussi leur objectif premier – à savoir, une uniformité du contrôle effectif par l'Etat du port à travers le monde, de manière à assurer la conformité aux dispositions de la CTM, 2006. Si ces directives atteignent leur objectif, les gens de mer bénéficieront de conditions de travail décentes, tant dans la loi que dans la pratique, et les amateurs sauront qu'en offrant de telles conditions de travail ils contribueront à créer des règles du jeu uniformes à travers le monde.

Cleopatra Doumbia-Henry  
Directrice du Département  
des normes internationales du travail

## 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 agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006*, et *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu 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>Préface</b> .....	<b>V</b>
<b>Remerciements</b> .....	<b>IX</b>
<b>1. Introduction</b> .....	<b>1</b>
1.1. Objectifs et contenu de ces directives .....	1
1.2. Bref aperçu de la CTM, 2006 .....	3
1.3. Les notions essentielles de la CTM, 2006 .....	7
1.4. Définitions .....	12
<b>2. Responsabilités dans le cadre des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006</b> .....	<b>15</b>
2.1. Aperçu des responsabilités de l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006 .....	15
2.2. Agents chargés du contrôle par l'Etat du port .....	16
<b>3. Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006</b> .....	<b>19</b>
3.1. Considérations générales relatives aux inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006 .....	19
3.2. Procédure à suivre dans le cas où l'inspection est menée à l'initiative de l'autorité de l'Etat du port .....	23
3.3. Procédure pour les inspections effectuées après le dépôt d'une plainte .....	35
<b>4. Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime à bord des navires</b> .....	<b>39</b>
4.1. Note générale .....	39
4.2. Les prescriptions de base; les sources d'information; les exemples de manquements ou de non-conformité .....	41
	<b>XI</b>

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

<b>5. Mesures à prendre par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port après avoir constaté des manquements ou des non-conformités</b> .....	<b>69</b>
5.1. Mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés .....	69
5.2. Exemples de circonstances pouvant exiger l'immobilisation d'un navire .....	71
5.3. Facteurs que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit prendre en compte pour décider s'il accepte une proposition de rectification .....	75
5.4. Consultation préalable à la décision relative à la proposition de rectification .....	76
5.5. Forme et contenu de la proposition de rectification .....	76
5.6. Mesures à prendre si la proposition de rectification fait l'objet d'un accord .....	77
5.7. Mesures à prendre si le navire n'est pas autorisé à prendre la mer .....	77
<b>6. Plaintes à terre des gens de mer</b> .....	<b>79</b>

# 1. Introduction

## 1.1. Objectifs et contenu de ces directives

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

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

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

3. Il convient de considérer ces directives comme complémentaires aux mesures nationales adoptées par les administrations des Etats du pavillon dans leur pays et à l'étranger. Elles sont destinées à fournir une assistance aux administrations des Etats du port pour assurer la conformité à la CTM, 2006. Ces directives doivent être lues conjointement avec les directives relatives aux inspections

---

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

## **Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port**

par l'Etat du pavillon en application de la CTM, 2006, étant donné qu'une grande partie des informations reprises dans les directives relatives à l'inspection par l'Etat du pavillon seront également utiles au personnel effectuant les inspections au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006.

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

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

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

7. Le chapitre 5 donne des orientations sur les mesures à prendre après que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port a

constaté, à la suite d'une inspection plus détaillée, la présence de manquements ou de non-conformité à bord du navire.

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

## 1.2. Bref aperçu de la CTM, 2006

9. Le préambule de la CTM, 2006, définit les intentions et les objectifs que les Membres de l'Organisation internationale du Travail ont fixés en adoptant la convention. Il fait état du fait que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière. Il établit également le lien entre la CTM, 2006, et les autres principales conventions internationales qui fixent les normes minimales pour le secteur des transports maritimes en matière de sûreté, de sécurité et de protection du milieu marin. **La CTM, 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. A l'instar d'autres normes internationales du travail, la CTM, 2006, n'énonce que des normes internationales minimales. Toutefois, rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, le préambule précise également que l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront en aucun cas être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation.

11. La CTM, 2006, contient une note explicative adoptée par la 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

pour aider les gouvernements à cerner leurs obligations en matière de législation et pour expliciter les liens juridiques entre les différentes parties de la CTM, 2006. Cette note donne également un aperçu de la structure générale de la CTM, 2006.

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

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

titre 5), avec une numérotation correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l'âge minimum).

7. La convention a trois objectifs sous-jacents:

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

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

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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

12. Le titre 5 porte sur le respect et la mise en application des dispositions, et les prescriptions de la CTM, 2006, relatives à la façon de mener les inspections des navires étrangers dans un port (contrôle de l'Etat du port) y figurent dans la règle 5.2.1, la norme A5.2.1 avec les orientations du principe directeur B5.2.1. Il est important de prendre en considération les quatre annexes situées à la fin du titre 5 de la CTM, 2006.

- Annexe A5-III: Liste des éléments sujets à un contrôle détaillé dans l'Etat du port;
- Annexe A5-I: Liste des sujets devant être inspectés par l'Etat du pavillon à des fins de certification;
- Annexe A5-II: Modèle de documents liés à l'inspection de l'Etat du pavillon et au système de certification établi au titre 5:
  - Certificat de travail maritime,
  - Certificat de travail maritime provisoire,
  - Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM (deux parties: partie I et partie II));
- Annexe B5-I: Un exemple de déclaration nationale, pour donner des orientations sur la façon dont les deux parties de la dé-

claration peuvent être remplies par l'Etat du pavillon (partie I) et par l'armateur (partie II).

### 1.3. Les notions essentielles de la CTM, 2006

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

#### 1.3.1. Champ d'application

14. La CTM, 2006, s'applique à tous les gens de mer sur tous les navires couverts par la convention. L'expression *gens de mer* ou *marin* désigne les personnes<sup>2</sup> employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique<sup>3</sup>. Les expressions *gens de mer* et *navire* sont définies dans la CTM, 2006 (voir la section 1.4 ci-dessous).

---

<sup>2</sup> La CTM, 2006, prévoit que si, aux fins de la convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. La résolution concernant l'information sur les groupes professionnels (n° VII), adoptée à la 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, donne des orientations sur ce sujet.

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

### 1.3.2. Droits des gens de mer

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

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

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

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

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

Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.

### 1.3.3. Conformité et mise en application

18. L'Etat du pavillon vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections régulières, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que ses navires respectent les prescriptions de la convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale, la réglementation, les conventions collectives ou d'autres mesures ou pratiques visant l'application des prescriptions de la CTM, 2006. D'une façon générale, en vertu de la règle 5.1.3, les navires, en plus d'être inspectés, doivent recevoir un certificat de conformité aux prescriptions pour les 14 éléments concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer de l'annexe A5-I du titre 5. Quant aux navires qui ne sont pas tenus d'avoir un certificat (les navires dont la jauge brute est de moins de 500 tonneaux, ceux qui n'effectuent pas de voyages internationaux ou qui n'opèrent pas à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays), l'Etat du pavillon doit malgré tout vérifier qu'ils respectent chacune de ces prescriptions, tout comme pour les navires certifiés.

19. Dans la CTM, 2006, il est reconnu que les Membres de l'OIT ont besoin d'une certaine latitude pour répondre à leur situation propre, notamment dans le cas des petits bâtiments et des navires qui ne font pas de voyages internationaux, ou dans le cas de types précis de navires. Elle reconnaît également que l'Etat du pavillon peut ne pas être en mesure de mettre en œuvre les prescriptions de la CTM, 2006, de la manière indiquée dans la partie A du code, et l'autorise à adopter des mesures «équivalentes dans l'ensemble». La CTM, 2006, donne des indications essentiellement adressées aux organes nationaux chargés de l'élaboration des législations dans les Etats du pavillon sur l'usage qu'ils peuvent faire de

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

cette flexibilité au niveau national. Pour les navires qui effectuent des voyages internationaux, ou opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays, ces questions devront être précisées dans les documents relatifs à la CTM, 2006, qui doivent se trouver à bord du navire pour l'information des inspecteurs de l'Etat du pavillon et des agents autorisés effectuant les inspections au titre du contrôle par l'Etat du port.

### Certification des navires

20. La CTM, 2006, comporte une liste de 14 éléments soumis à un système de certification obligatoire (voir le titre 5, annexe A5-I) pour les navires de 500 tonneaux de jauge brute ou plus, qui effectuent des voyages internationaux, ou qui battent le pavillon d'un Etat et opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays. La certification n'est obligatoire que pour certains navires visés par la CTM, 2006; cependant, un armateur peut également demander la certification d'un navire dans les cas où cette dernière n'est pas obligatoire.

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

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

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

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

25. Afin d'aider à établir des conditions de travail décentes pour les gens de mer, et des règles du jeu uniformes pour les armateurs, tous les navires couverts par la CTM, 2006, quelle que soit leur taille, sont susceptibles d'être inspectés lorsqu'ils font escale dans un port étranger d'un Etat partie à la convention (article V, paragr. 4).

26. Il incombe à tout Etat partie à la CTM, 2006, la responsabilité d'effectuer des inspections des navires qui font escale dans leurs ports, au titre du contrôle par l'Etat du port. Cette responsabilité, qui reflète essentiellement un droit, peut être comprise comme une partie des intérêts et des obligations communes aux

---

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

Etats Membres parties à la convention (en vertu de l'article I, paragr. 2) de coopérer entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la CTM, 2006.

### Navires non certifiés

27. L'inspection dans un port étranger s'applique même si le navire bat le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la CTM, 2006, car cette dernière oblige les Etats qui l'ont ratifiée à ne pas accorder de traitement plus favorable aux navires des Etats qui ne l'ont pas ratifiée (article V, paragr. 7). Ce qui signifie que ces navires peuvent faire l'objet d'une inspection plus approfondie, comme le prévoit la CTM, 2006<sup>5</sup>.

### 1.4. Définitions

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

---

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

- 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,

## **Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port**

à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

## 2. Responsabilités dans le cadre des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006

### 2.1. Aperçu des responsabilités de l'Etat du port, en application de la convention du travail maritime, 2006

29. Bien que les inspections effectuées au titre du contrôle par l'Etat du port soient par nature volontaires et à la discrétion de l'Etat, comme cela a été mentionné auparavant, le pays qui choisit d'effectuer ces inspections doit le faire en se fondant sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port (règle 5.2.1, paragr. 4). L'élément principal de cette obligation est que l'Etat du port doit veiller à avoir un nombre suffisant de fonctionnaires qualifiés et formés pour effectuer les inspections au titre du contrôle par l'Etat du port en application de la convention du travail maritime, 2006 (CTM, 2006). La plupart du temps, il s'agit du personnel déjà qualifié pour appliquer les accords internationaux existants régissant le contrôle par l'Etat du port, accords qui ont été élaborés en liaison avec les conventions de l'OMI et pour appliquer les mémorandums d'entente régionaux sur le contrôle par l'Etat du port<sup>6</sup>. Il est toutefois possible que, dans certains pays, ces inspections seront effectuées par un fonctionnaire autorisé qui n'est pas nécessairement qualifié pour d'autres fins, par exemple, un inspecteur du travail maritime. Indépendamment de l'approche adoptée dans les pays, l'essentiel des attentes et des orientations destinées aux agents chargés des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port resteront généralement d'application, notamment en ce qui concerne la conduite à tenir et le niveau de formation attendu d'une personne pour qu'elle puisse exercer sa capacité de jugement.

---

<sup>6</sup> Voir par exemple la résolution A.787(19), section 2.5, de l'OMI et l'annexe 7 du Mémorandum d'entente de Paris.

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

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

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

32. La CTM, 2006, n'établit pas de critères particuliers concernant les agents chargés du contrôle par l'Etat du port, mais ce contrôle doit être mené à bien dans le respect de la CTM, 2006, ainsi que «... des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port» (règle 5.2.1, paragr. 3). Cela signifie que les prescriptions et les orientations internationales existantes concernant les qualifications et la formation exigées pour les personnes chargées du contrôle par l'Etat du port seront généralement pertinentes<sup>7</sup>.

---

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

### 2.2.1. Profil professionnel des agents chargés du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006<sup>8</sup>

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

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

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

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

---

<sup>8</sup> Voir également la résolution de l'OMI A.787(19), section 2.4.

## **Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port**

### **2.2.2. Prescriptions applicables aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port**

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

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

### **3. Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006**

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

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

#### **3.1. Considérations générales relatives aux inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006**

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

41. L'inspection menée par un agent au titre du contrôle par l'Etat du port a pour objectif de déterminer si le navire respecte les prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) (article IV, paragr. 5). Ces prescriptions sont énoncées dans les articles et les règles et dans la partie A (normes) du Code de la CTM, 2006, et portent sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire (règle 5.2.1, paragr. 1 et 3). La partie B (principes directeurs) du Code de la CTM, 2006, ne fait pas l'objet

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

d'inspections au titre du contrôle par l'Etat du port. Les inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port portent, en principe, sur les 14 domaines relatifs aux conditions de travail et de vie à bord du navire (norme A5.2.1, paragr. 2), dont la liste figure au titre 5, annexe A5-III, de la CTM, 2006, et qui doivent faire l'objet d'une certification de conformité aux prescriptions pertinentes de la convention par les Etats du pavillon. Toutefois, les agents chargés du contrôle par l'Etat du port peuvent également intervenir en cas de non-conformité à toute autre prescription de la convention relative aux conditions de travail et de vie (règle 5.2.1, paragr. 1).

42. Les détails de la mise en œuvre des prescriptions de la CTM, 2006, sont établis, conformément à la convention, dans la législation nationale, la réglementation, les conventions collectives ou par d'autres mesures de l'Etat du pavillon concerné. A bord des navires qui ont un certificat de travail maritime, un résumé des normes nationales adoptées pour mettre en œuvre la CTM, 2006, et portant sur les 14 domaines susmentionnés, sera fourni dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) annexée au certificat. **Comme indiqué ci-dessous, le certificat et la DCTM devraient constituer le point de départ de la procédure d'inspection, étant donné qu'ils attestent, sauf preuve contraire, de la conformité du navire avec les prescriptions de la CTM, 2006 (y compris les droits des gens de mer).**

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

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

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

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

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

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

1. Lorsqu'un fonctionnaire autorisé, s'étant présenté à bord pour effectuer une inspection et ayant demandé, le cas échéant, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, constate que:

- a) les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou
- b) il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou
- c) il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention; ou
- d) une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention;

une inspection plus approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

Le paragraphe 4 s'énonce comme suit (voir également la section 5.1 des présentes directives):

4. Lorsque, à la suite d'une inspection plus détaillée, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié. Au cas où le fonctionnaire autorisé considère que les manquements constatés sont importants, ou si ces manquements

ont un rapport avec une plainte déposée en vertu du paragraphe 3 de la présente norme, le fonctionnaire autorisé les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée, et il peut:

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

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

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

#### 3.2.1. Préparation de l'inspection

48. Il est possible d'améliorer l'efficacité de l'inspection et son bon déroulement en réunissant des informations de base avant d'effectuer l'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port. Dans ce sens, il faudrait obtenir à l'avance, dans la mesure du possible, des informations essentielles sur le type de navire, sa cargaison, son pavillon et son histoire, son dernier port d'escale et le prochain, ainsi que le temps disponible pour l'inspection dans le port.

## **Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port**

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

### **3.2.2. Sources d'information**

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

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

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

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

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

- a) la vérification de l'existence d'un certificat et d'une DCTM (ou d'un certificat provisoire), en application de la CTM, 2006, et de la **validité** de ces documents établis pour le navire; et
- b) la vérification que les documents sont **complets**, au sens où ils contiennent toutes les informations prescrites par la CTM, 2006 (voir le paragraphe 63 ci-dessous), notamment en ce qui concerne les 14 domaines dont la liste figure à l'annexe A5-I.

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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

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

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

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

#### Etape 1. Montée à bord du navire et demande des documents

57. Lorsqu'il monte à bord d'un navire, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait présenter au capitaine ou à l'officier de permanence, si ce dernier le lui demande, le document ou la carte d'identité (comportant la photographie de son titulaire) déli-

vré(e) par l'Etat du port confirmant qu'il a l'autorité requise pour effectuer l'inspection (voir paragr. 36 ci-dessus).

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

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

#### Etape 2. Examen des documents

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

- sa validité;
- son caractère complet.

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

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

- la période de validité n'excède pas cinq ans<sup>9</sup> ou, dans le cas d'un certificat provisoire, six mois;
- sauf dans le cas d'un certificat provisoire, le navire est couvert par une certification sur laquelle sont apposés une signature et un cachet ou une estampille, et, le cas échéant, des visas, censés reposer sur une inspection initiale ou intermédiaire effectuée en vertu de la norme A5.1.3, paragraphes 2 à 4 et la norme A5.1.4 paragraphe 4 (voir en particulier les *Directives pour les inspections par l'Etat du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, sections 2.2.4-2.2.7);
- le certificat et la DCTM qui l'accompagne (le cas échéant) ont apparemment été signés et cachetés ou estampillés par un fonctionnaire autorisé de l'Etat du pavillon; si la personne autorisée à signer est un employé d'un organisme reconnu, il doit être fait mention de la liste des organismes reconnus par l'Etat du pavillon concerné, liste mise à disposition par le BIT en vertu de la norme A5.1.2, paragraphe 4 (voir les *Directives pour les inspections par l'Etat du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, section 2.2).

63. *Caractère complet.* Le certificat de travail maritime doit avoir une DCTM annexée, sinon il est incomplet. Toutefois, un certificat de travail maritime provisoire n'a pas besoin d'être accompagné d'une DCTM. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait s'assurer que toutes les cases du certificat et de la

---

<sup>9</sup> Pour les certificats ayant été renouvelés, la durée peut, dans certains cas, être prolongée pour une période pouvant aller jusqu'à trois mois après la durée de cinq ans (voir norme A.5.1.3, paragr. 3).

DCTM ou du certificat provisoire qui doivent être remplies par l'Etat du pavillon<sup>10</sup> le sont bien. Cette vérification devrait ensuite veiller (sauf dans le cas d'un certificat provisoire) à ce que:

- La partie I de la DCTM précise, pour chacun des 14 domaines certifiés, les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la CTM, 2006, en renvoyant aux dispositions juridiques nationales pertinentes et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales, y compris les prescriptions relatives à certaines catégories de navires. A cet égard, les agents chargés du contrôle par l'Etat du port peuvent juger utile d'examiner les orientations fournies aux Etats du pavillon par la CTM, 2006, en vue de les aider à compléter la partie I de la DCTM. Aux termes de la CTM, 2006, «L'énoncé des prescriptions nationales figurant dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime devrait inclure ou être accompagné de références aux dispositions législatives régissant des conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacune des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I. Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence. Lorsqu'une disposition de la présente convention est mise en œuvre par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, elle devrait être identifiée, et une explication concise devrait être fournie. Lorsqu'une dérogation est octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3, la disposition ou les dispositions en question devraient être clairement indiquées.»

---

<sup>10</sup> Voir le titre 5, CTM, 2006, annexe A5-II, et norme A5.1.3, paragr. 10 et 11; voir également l'exemple de l'annexe B5-I.

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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

64. La DCTM n'est pas censée couvrir tous les détails de la législation ou de la réglementation nationales ou des autres mesures adoptées par l'Etat du pavillon pour donner effet aux prescriptions de la CTM, 2006. Une DCTM devrait être considérée comme complète si elle identifie, pour chacun des 14 domaines, les prescriptions de la législation nationale relatives aux questions mentionnées dans les *prescriptions de base* du chapitre 4 ci-dessous.

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

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

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

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

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

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

- les prescriptions de la CTM, 2006, semblent être respectées pour chacun des 14 domaines, notamment les prescriptions qui sont considérées comme *fondamentales* dans le chapitre 4 ci-dessous;
- la partie II de la DCTM identifie des mesures pour chacun des 14 domaines afin d'assurer la conformité continue entre les inspections (voir norme A5.1.3, paragr. 10 b)).

69. Si les informations contenues dans le certificat ou la DCTM ou dans des documents qui y sont mentionnés ou provenant d'autres éléments donnent clairement à croire que le navire

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

peut ne pas être en conformité avec les prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait examiner les mesures à prendre telles qu'indiquées au paragraphe suivant.

70. Les mesures suivantes seraient appropriées:

- a) L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait avant tout tenir compte des dispositions pertinentes de la législation nationale de l'Etat du pavillon énoncées à la partie I de la DCTM, en portant une attention particulière à toutes les équivalences dans l'ensemble et à toutes les exemptions et dérogations autorisées qui pourraient figurer dans la partie I de la DCTM. S'il ne s'agit pas d'un cas de non-conformité, il n'y a pas lieu de prendre d'autres mesures à cet égard.
- b) Si la partie I de la DCTM donne à penser qu'il pourrait y avoir non-conformité, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait vérifier si les prescriptions spécifiques de la convention considérées sont appliquées ou non à bord du navire. Si aucun cas de non-conformité n'est constaté à bord, il n'y a pas lieu de prendre d'autres mesures à cet égard.
- c) Toutefois, s'il apparaît clairement à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port que la(les) prescription(s) considérée(s) peu(ven)t ne pas avoir été respectée(s) à bord, ledit agent devrait en discuter avec le capitaine et, si nécessaire, avec un représentant de l'Etat du pavillon.
- d) Si, après avoir attentivement examiné les informations fournies par le capitaine et, le cas échéant, par l'Etat du pavillon, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port conclut que, d'après ses capacités de jugement, une ou plusieurs prescriptions de la convention peuvent ne pas avoir été respectées à bord du navire, il ou elle devrait déterminer si une inspection

plus approfondie du navire doit être effectuée conformément au paragraphe 1 *b*) de la norme A5.2.1. Si d'autres précisions sont nécessaires en ce qui concerne les prescriptions nationales énoncées à la partie I de la DCTM, la question devrait promptement être portée à la connaissance de l'autorité de l'Etat du port, en vue d'une consultation de l'Etat du pavillon.

71. *Solides raisons résultant d'autres éléments.* Les solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention peuvent résulter de plusieurs autres contextes, y compris de la préparation de l'inspection (voir les sections 3.2.1 et 3.2.2 ci-dessus), des impressions générales, des observations visuelles notées à bord (voir le paragraphe 58 ci-dessus), et au cours de l'enquête relative à une plainte (voir les paragraphes 83 et 117 ci-dessous).

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

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

73. S'il existe des **motifs raisonnables** de penser que le navire a changé de pavillon pour échapper à l'obligation de se conformer à la CTM, 2006, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider d'entreprendre une inspection plus approfondie (norme A5.2.1, paragr. 1 *c*)). Tout changement de pavillon devrait être mentionné dans les documents du navire concerné, en particulier sa fiche synoptique continue tenue à jour en application de

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

la règle 5 de la Convention SOLAS, chapitre XI-1. Il faut qu'il existe des «**motifs raisonnables**» **plutôt que de «solides raisons**» de croire que l'objectif de ce changement ou de ces changements est d'échapper à l'obligation de se conformer à la convention. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut se faire une idée des raisons du changement de pavillon en examinant tout rapport d'inspection pertinent du navire. Tous manquements majeurs subsistants qui n'ont pas été reportés dans les registres du nouvel Etat du pavillon peuvent être considérés comme des **motifs raisonnables**. L'Etat du pavillon précédent peut fournir des informations sur les difficultés qu'il a rencontrées pour garantir la conformité. Le représentant de l'armateur peut toutefois fournir à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port des raisons légitimes du changement de pavillon, qui soient autres que celle qui consiste à se soustraire à l'obligation de conformité.

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

### Etape 5. Décision de mener ou non une inspection plus approfondie

75. S'il n'a pas été décidé de mettre fin à l'inspection à l'une des étapes précédentes, la décision d'effectuer ou non une inspection plus approfondie reviendra normalement à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ou à l'autorité de l'Etat du port (voir le chapitre 4 ci-dessous). Une inspection plus approfondie doit être menée si les conditions de travail et de vie jugées non conformes (par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port) ou alléguées comme telles (par un plaignant, voir section 3.3 ci-dessous) pour-

raient présenter un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer). Le chapitre 5, section 5.2, paragraphes 98 et 100 ci-dessous fournissent des orientations sur le concept d'infraction grave.

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

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

77. La CTM, 2006, prévoit deux situations différentes pour les plaintes dans un Etat du port. Les deux situations peuvent se traduire par une inspection plus approfondie. Toutefois, les étapes et les éléments à considérer sont différents. Le premier cas a trait aux plaintes déposées à terre par un marin en vertu de la règle 5.2.2 et est étudié dans le chapitre 6 ci-dessous. La présente section traite des plaintes qui sont déposées dans le cadre de la procédure d'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port (norme A5.2.1, paragr. 1 d)). Dans ce contexte, il faut entendre par plainte toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord (norme A5.2.1, paragr. 3).

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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

79. Avant d'entreprendre une quelconque action à la suite de la plainte, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit vérifier qu'elle porte sur une prescription de la convention (y compris les droits des gens de mer) inscrite dans ses articles et dans ses règles ou dans la partie A du code et qu'elle porte sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire concerné (norme A5.2.1, paragr.1 d)). Il n'est pas nécessaire que cette plainte concerne l'un des 14 domaines dont la liste figure à l'annexe A5-III de la convention.

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

81. Sur la base de la plainte, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut, ou doit (lorsque les conditions de travail et de vie alléguées comme non conformes pourraient présenter un danger manifeste pour la sécurité ou la santé, ou une infraction grave en vertu de la dernière phrase de la norme A5.2.1, paragraphe 1 (voir le paragraphe 75 ci-dessus), décider d'effectuer une inspection plus approfondie à bord du navire.

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

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



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

### 4.1. Note générale

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

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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

86. Concernant les inspections à l'initiative de l'autorité de l'Etat du port, des informations sont proposées ci-dessous sur les prescriptions de base à respecter, accompagnées de suggestions concernant les sources d'information permettant de vérifier la conformité et d'exemples de manquement ou de non-conformité, pour les 14 domaines sur lesquels porte l'inspection de l'Etat du port et dont la liste figure à l'annexe A5-III de la CTM, 2006. Puisque ce sont ces domaines qui doivent faire l'objet d'une certification de la part de l'Etat du pavillon en application de l'annexe A5-I (voir le paragraphe 20 ci-dessus), ces orientations se fondent sur les éléments pertinents du chapitre 3 des *Directives pour les inspections par l'Etat du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*. Ces orientations peuvent aussi avoir leur utilité pour les inspections engagées à la suite d'une plainte, dans les limites de l'objet de la plainte.

87. Il faudrait toutefois garder à l'esprit qu'à l'exception du cas où un navire est manifestement en dessous des normes, ou de celui où l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port a déjà de solides raisons de croire que les aspects concernant les conditions de travail et de vie à bord ne sont pas conformes aux prescriptions de la CTM, 2006, l'inspection plus approfondie effectuée par l'agent peut être bien moins complète que celle effectuée par l'Etat

du pavillon. S'il apparaît à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port, après avoir visité les principaux lieux à bord du navire, et après s'être entretenu avec les gens de mer, que le navire semble bien entretenu et dirigé et que les marins semblent satisfaits de leurs conditions générales de travail, l'agent peut décider de sélectionner plusieurs des 14 domaines soumis à des prescriptions pour les examiner de plus près, afin de s'assurer que les inspections par l'Etat du pavillon du navire ont bien été effectuées, et vérifier que les mesures adoptées par l'armateur pour assurer la conformité continue sont appropriées et appliquées de façon adéquate. En fonction des résultats, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider de mettre fin à l'inspection plus approfondie ou de l'étendre à un plus grand nombre de domaines, voire à tous les domaines mentionnés dans l'annexe A5-III.

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

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

#### Règle 1.1 – Age minimum (Annexe A5-III – Age minimum)

##### Prescriptions de base

- L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit (norme A1.1, paragr. 1).

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- L'emploi ou l'engagement ou le travail de gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité (norme A1.1, parag. 4).
- Il convient d'accorder une attention particulière à la sécurité et à la santé des gens de mer de moins de 18 ans, conformément à la législation et à la réglementation nationales (norme A4.3, parag. 2 b)).
- Le travail de nuit\* par un marin de moins de 18 ans est interdit, sauf si l'autorité compétente a accordé une dérogation au titre du paragraphe 3 de la norme A1.1 pour certains programmes de formation (norme A1.1, parag. 2).

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

### Sources d'information

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

## Inspection plus approfondie des conditions de travail maritime

### Exemples de manquements

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

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

#### Prescriptions de base

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

\* **Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de**

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

**délivrance des brevets et de veille, 1978, telle que modifiée (STCW), ou conforme en substance à ces prescriptions doit être accepté comme étant conforme à ces prescriptions** (norme A1.2, paragr. 3).

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

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

- a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;
- b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé (norme A1.2, paragr. 8).

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

### Sources d'information

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

### Exemples de manquements

- Un marin à bord sans certificat médical valable, sans certificat médical se rapportant à la perception des couleurs (s'il y a lieu), ou sans autorisation de l'autorité compétente dans les cas d'urgence.
- Un marin travaillant à bord du navire ou effectuant des tâches contraires à une restriction inscrite sur son certificat médical.
- Un certificat médical qui n'est pas en anglais pour un navire effectuant normalement des voyages internationaux.
- Un certificat médical qui n'a pas été délivré par un médecin dûment qualifié.

### Règle 1.3 – Formation et qualifications

(Annexe A5-III – Qualifications des gens de mer)

#### Prescriptions de base

- Un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité\* ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions conformément aux prescriptions de l'Etat du pavillon (règle 1.3, paragr. 1).
- Les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires (règle 1.3, paragr. 2).

**\* Les formations et brevets conformes à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle que modifiée (STCW), sont considérés comme répondant à ces prescriptions.**

#### Sources d'information

- Le document spécifiant les effectifs minima de sécurité pour vérifier que les gens de mer ont les qualifications requises.
- Les certificats et les visas pour le personnel STCW confirmant la compétence des gens de mer pour l'exercice de leurs fonctions (avec la liste des membres d'équipage pour déterminer les fonctions).

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- Les documents (de l'armateur, ou le cas échéant pour le poste concerné, une autorité nationale ou autre) prouvant que les gens de mer ont les qualifications requises par la CTM, 2006, pour ceux qui exercent d'autres fonctions à bord du navire (par exemple les cuisiniers – voir ci-dessous, règle 3.2).
- Les preuves confirmant que les marins ont suivi avec succès la formation à la sécurité individuelle à bord des navires.
- Les supports de formation appropriés mis à la disposition de l'équipage.
- Des entretiens, en privé, avec les gens de mer pour confirmer leur formation.

### Exemples de manquements

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

### Règle 1.4 – Recrutement et placement

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

#### Prescriptions de base

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

## Inspection plus approfondie des conditions de travail maritime

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

### Sources d'information

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

### Exemples de manquements

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

### Règle 2.1 – Contrats d'engagement maritime

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

#### Prescriptions de base

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

## Inspection plus approfondie des conditions de travail maritime

- Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord et les dispositions pertinentes sont en anglais (sauf sur les navires affectés à des trajets domestiques) (norme A2.1, paragr. 2).

### Sources d'information

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

### Exemples de manquements

- Un marin sans contrat d'engagement maritime (ou autre document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable) travaillant à bord du navire.
- Un marin avec un contrat qui ne comprend pas tous les éléments de la norme A2.1, paragraphe 4 a) à k).
- Un marin dont le contrat n'est pas conforme aux prescriptions nationales de l'Etat du pavillon.

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- Absence de système ou de dispositions obligeant à consigner les états de service des gens de mer.
- Les gens de mer ne reçoivent pas de document mentionnant leurs états de service à bord du navire une fois leur contrat terminé.
- La convention collective qui constitue tout ou partie du contrat n'est pas à bord du navire ou, si elle est à bord, elle n'est pas en anglais sur un navire qui effectue des voyages internationaux.
- Le modèle de contrat n'est pas en anglais.
- Le contrat d'engagement maritime comporte des clauses qui portent atteinte aux droits des gens de mer.

### Règle 2.2 – Salaires

(Annexe A5-III – Paiement des salaires)

#### Prescriptions de base

- Tous les gens de mer doivent être rétribués à des intervalles n'excédant pas un mois, et intégralement, pour leur travail conformément à leur contrat d'engagement (règle 2.2, paragr. 1; norme A2.2, paragr. 1).
- Les gens de mer ont droit à un relevé mensuel indiquant leur salaire mensuel et les déductions autorisées, comme les virements (norme A2.2, paragr. 2, 3 et 4).
- Aucune déduction non autorisée, comme le paiement pour le voyage pour se rendre sur le navire ou pour le quitter (règle 2.2, paragr. 1).
- Les frais retenus pour les transferts ou les virements\* doivent être raisonnables, et les taux de change appliqués doivent respecter les prescriptions nationales (norme A2.2, paragr. 5).

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

### Sources d'information

- Le contrat d'engagement maritime et les documents, comme les états de paie pour confirmer que les salaires sont bien versés à des intervalles qui ne dépassent pas un mois, comme le spécifie le contrat ou la convention collective applicable.
- Les documents pertinents montrant les frais de transfert et les taux de change appliqués aux virements destinés aux familles des gens de mer, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit à leur demande.
- Les documents confirmant le paiement des salaires et montrant que la prescription relative au relevé mensuel (comme un bulletin de salaire) pour les gens de mer est bien respectée. Une copie des relevés individuels devrait être mise à disposition de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port s'il la demande.
- Des entretiens, en privé, avec les gens de mer pour vérifier que les prescriptions relatives au paiement des salaires sont bien respectées.

### Exemples de manquements

- Les gens de mer ne sont pas payés régulièrement (au moins une fois par mois) ni conformément au contrat d'engagement maritime ou à la convention collective.
- Les gens de mer ne reçoivent pas de relevé mensuel de salaire (comme un bulletin de salaire).
- Les virements ne sont pas effectués ou ne sont pas payés selon les instructions du marin.
- Les frais de change et de virement ne sont pas conformes aux prescriptions nationales.
- Il y a plusieurs relevés de salaires.

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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

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

#### Prescriptions de base

- Le nombre minimal d'heures de repos\* ne doit pas être inférieur à 10 heures par période de 24 heures et à 77 heures par période de sept jours, si la législation nationale pertinente traite des heures de repos, ou, si la législation nationale pertinente traite de la durée du travail, le nombre maximal d'heures de travail\*\* ne doit pas dépasser 14 heures par période de 24 heures et 72 heures par période de sept jours (norme A2.3, paragr. 5, telles qu'elles sont mises en œuvre dans les normes nationales\*\*\*).
- Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures (norme A2.3, paragr. 6, telles qu'elles sont mises en œuvre dans les normes nationales\*\*\*).
- Il convient de prendre en compte les dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer (norme A2.3, paragr. 4).

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

\*\* «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)).

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

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

## Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime

*La norme A2.3, paragraphe 7*, dispose que «Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.»

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

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

### Sources d'information

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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

### Exemples de manquements

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

## Règle 2.7 – Effectifs

(Annexe A5-III – Effectifs du navire)

### Prescriptions de base

- Les navires doivent être dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficience

## Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime

de l'exploitation du navire, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage (règle 2.7).

- Tout navire doit respecter le niveau d'effectifs figurant dans le document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente (norme A2.7, paragr. 1).

### Sources d'information

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

### Exemples de manquements

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

### Règle 3.1 – Logement et loisirs

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

#### Prescriptions de base

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

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

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

#### Sources d'information

- Le plan de construction du navire avec ses dimensions et précisant l'utilisation de chacune des salles ou des autres espaces.
- La liste des membres de l'équipage pour comparer avec le nombre de cabines et de couchettes.

## Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

### Exemples de manquements

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

## Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime

- Une exposition à des niveaux de bruit, de vibration et d'autres facteurs ambiants dangereuse, ainsi qu'à des produits chimiques dans les installations pour le logement, les lieux de loisirs ou de service de table des gens de mer.

### Règle 3.2 – Alimentation et service de table

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

#### Prescriptions de base

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

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

### Sources d'information

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

## Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime

cette nourriture et cette eau potable sont d'une quantité et d'une qualité appropriées.

### Exemples de manquements

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

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

#### Prescriptions de base

- Tous les gens de mer doivent être couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats, y compris les soins dentaires de base, pendant la durée de leur service à bord (règle 4.1, paragr. 1; norme A4.1, paragr. 1).
- La protection et les soins de santé doivent être assurés gratuitement aux gens de mer, conformément à la législation et la pratique nationales (règle 4.1, paragr. 2).

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

- Les armateurs accordent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable (norme A4.1, paragr. 1 c)).

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

### Sources d'information

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

## Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime

- un médecin qualifié travaille à bord (pour les navires ayant plus de 100 personnes à bord et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours); ou
- lorsque les navires ne sont pas tenus d'avoir un médecin à bord, il y a au moins un marin à bord (qui a suivi une formation et une qualification conformes à la STCW) chargé des soins médicaux ou apte à administrer les premiers secours dans le cadre de ses fonctions normales.
- Des preuves qu'il y a un modèle type de rapport médical à bord du navire.
- Des entretiens, en privé, avec un nombre représentatif de gens de mer pour vérifier que ces derniers ont accès aux soins médicaux à bord gratuitement et qu'ils obtiennent une permission pour recevoir des soins médicaux et dentaires lorsque le navire fait escale dans un port, lorsque cela est réalisable.
- Des preuves qu'il existe des procédures de transmission par radio ou par satellite d'assistance médicale.

### Exemples de manquements

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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

#### Prescriptions de base

- Les conditions de travail, de vie et de formation à bord des navires doivent être sûres et saines et conformes à la législation et à la réglementation nationales, ainsi que les autres mesures relatives à la protection de la santé et de la sécurité au travail et à la prévention des accidents à bord des navires. Les précautions raisonnables doivent être prises afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires (norme A4.3, paragr. 1 b)).
- Les navires doivent avoir une politique de santé et de sécurité au travail et un programme de prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans (norme A4.3, paragr. 1 c) et 2 b)).
- Un comité de sécurité du navire, auquel doit participer le délégué des gens de mer à la sécurité, doit être établi (sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus) (norme A4.3, paragr. 2 d)).
- Il est obligatoire d'effectuer une évaluation des risques pour la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord (en tenant compte des données statistiques pertinentes) (norme A4.3, paragr. 8).

### Sources d'information

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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

## Inspection plus approfondie des conditions de travail maritime

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

### Exemples de manquements

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

### Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord

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

#### Prescriptions de base

- Tous les navires disposent à bord de procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

CTM, 2006 (y compris les droits des gens de mer) (règle 5.1.5, paragr. 1).

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

### Sources d'information

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

### Exemples de manquements

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

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

### 5.1. Mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés

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

#### Etape 1. Notification des manquements

90. Les mesures suivantes *doivent* être prises:

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

91. C'est la capacité de jugement de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port qui lui permettra de déterminer si les manquements constatés sont importants ou non. Les manquements

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

qui, de par leur nature, leur nombre ou leur répétition, ne sont pas censés être constatés sur un navire correctement exploité seront considérés par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port comme importants. Les mesures prises en vue de réparer un manquement relatif au recours par l'armateur à des services de recrutement et de placement ne doivent, en principe, pas être préjudiciables aux gens de mer concernés.

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

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

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

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

95. Si les informations ont été communiquées à l'autorité compétente du port d'escale suivant, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider d'inspecter le navire pour vérifier si les mesures ont été prises, ou sont en cours pour porter remède aux manquements dans les délais impartis (voir le paragraphe 104 ci-dessous). Si les rectifications n'ont pas été apportées, l'information peut être considérée comme fournissant de solides raisons justi-

## Mesures à prendre en cas de manquements ou de non-conformités

fiant une inspection plus approfondie en vertu de la norme A5.2.1, paragraphe 1 *b*) (voir le paragraphe 71 ci-dessus) et peut aboutir à ce que le manquement soit considéré comme une non-conformité constituant une infraction répétée en vertu de la norme A5.2.1, paragraphe 6 (voir ci-dessous).

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

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

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

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

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

98. Tous les manquements ne sont pas suffisamment graves pour justifier l'immobilisation d'un navire. Toutefois, les infractions

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

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

## Mesures à prendre en cas de manquements ou de non-conformités

valable ou des gens de mer dont le contrat d'engagement maritime contient des clauses qui constituent un déni des droits des gens de mer (règle 2.1, paragr. 1);

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

99. Au vu des exemples ci-dessus, mention doit être faite, en particulier, des orientations que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port doivent recevoir de leurs autorités en application de la norme A5.2.1, paragraphe 7, qui dispose que l'Etat doit veiller à ce que ces derniers «reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la présente norme». Il est recommandé au paragraphe 1 du principe directeur B5.2.1 qu'une politique d'inspection doit avoir été élaborée à l'intention des agents chargés du contrôle par l'Etat du port dans le but d'assurer une certaine cohérence et, par ailleurs, de guider les activités d'inspection et de mise en application liées aux prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer.

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

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

101. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient exercer leurs capacités de jugement pour déterminer s'il convient d'immobiliser un navire jusqu'à ce que les non-conformités similaires à celles qui sont reprises dans les exemples ci-dessus soient corrigées ou d'autoriser le navire à prendre la mer avec certaines non-conformités, sur la base d'une proposition de rectification acceptable. Avant d'accepter la proposition de l'armateur ou du capitaine visant à rectifier un manquement, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit être convaincu que cette proposition sera mise en œuvre rapidement (norme A5.2.1, paragr. 6). Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port ne devraient donc pas accepter une proposition s'ils ont des raisons de croire qu'elle peut ne pas être mise en œuvre rapidement, sauf s'ils ont des moyens de s'assurer, avec l'assistance de l'Etat du pavillon ou d'autres Etats du port, que le navire sera immobilisé si la rectification n'est pas rapidement mise en œuvre.

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

- la possibilité ou non de remédier rapidement aux non-conformités dans le port où l'inspection a été menée;
- la longueur et la nature du voyage ou du service prévu;
- la nature des dangers pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer;
- la gravité de l'infraction aux prescriptions de la CTM, 2006 (y compris les droits des gens de mer);
- les antécédents en matière de non-conformités ou de non-conformités similaires pour ce navire;

## **Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port**

- la taille et le type de navire et de son équipement;
- si les périodes de repos appropriées pour les gens de mer sont respectées;
- les prescriptions en matière d'effectifs de sécurité;
- la nature de la cargaison;
- les non-conformités qui avaient été constatées dans les ports d'escale précédents;
- le nombre de manquements constatés au cours de l'inspection en cause.

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

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

### **5.5. Forme et contenu de la proposition de rectification**

104. La proposition de rectification, qui devrait être signée par l'autorité de l'Etat du port et par l'armateur, devrait préciser

## Mesures à prendre en cas de manquements ou de non-conformités

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

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

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

105. Si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port autorise le navire à se diriger vers un autre port, sous réserve de la mise en œuvre de la proposition de rectification, l'agent devrait veiller à ce que l'autorité compétente du prochain port d'escale reçoive une notification, ainsi que l'Etat du pavillon.

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

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

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

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

## Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port

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

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

## 6. Plaintes à terre des gens de mer

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

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

110. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit entreprendre une enquête initiale pour déterminer si la plainte porte sur les conditions de travail et de vie à bord du navire faisant escale dans le port et s'il y a lieu d'entreprendre une inspection plus approfondie, en suivant la procédure de traitement des plaintes de la section 3.3 ci-dessus (norme A5.2.2, paragr. 2; principe directeur B5.2.2, paragr. 1 et 2). Une inspection plus approfondie doit être effectuée (voir le chapitre 3, paragr. 75, ci-dessus) si les conditions de travail et de vie alléguées comme étant non conformes peuvent constituer un danger manifeste pour la sécurité, la santé et la sûreté des gens de mer ou lorsqu'il y a des raisons de croire que ces manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la CTM, 2006 (y compris les droits des gens de mer), même s'ils ne concernent qu'un seul marin.

## **Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port**

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

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

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

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

Etape 3. Effectuer une enquête

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

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

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

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

Etape 5. Rapport de plainte non réglée

117. Lorsque la plainte n'a pas été réglée au niveau de l'Etat du pavillon, et qu'il n'est pas démontré que l'Etat du pavillon soit en mesure de traiter cette question (voir l'étape 4), une copie du rapport établi par le fonctionnaire autorisé doit être communiquée au Directeur général du BIT, accompagnée de toute réponse de l'Etat du pavillon reçue dans les délais prescrits. Les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port doivent

### **Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port**

également être informées. Après cette étape, l'Etat du port ne devrait plus intervenir par rapport à la plainte. Toutefois, si au cours de l'enquête sur la plainte sont apparues de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la CTM, 2006, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider d'effectuer une inspection plus approfondie (voir le chapitre 3, paragr. 71, ci-dessus).









## **Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la CTM, 2006**

Ces directives, adoptées par l'Organisation internationale du Travail en septembre 2008, constituent une source d'informations importantes qui aideront les Etats du port dans le monde à s'acquitter de leurs responsabilités, en application de la CTM, 2006. Elles donnent des conseils pratiques aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port qui vérifient la conformité des navires aux prescriptions de la CTM, 2006. Le chapitre 1 présente une vue d'ensemble des particularités et des concepts essentiels de la CTM, 2006. Le chapitre 2 traite du profil professionnel des agents chargés du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006. Le chapitre 3 aborde la question de l'examen des documents attestant de la conformité du navire au regard de la CTM, 2006. Il expose les éléments qui entraîneront une inspection plus approfondie. L'outil principal d'inspection est présenté au chapitre 4, qui indique les prescriptions de base à respecter, les sources d'informations qui permettront de vérifier la conformité, et des exemples de manquements dans les 14 domaines touchant plus particulièrement aux conditions de travail et de vie des gens de mer. Le chapitre 5 offre des orientations sur les mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés et sur les circonstances pouvant exiger l'immobilisation d'un navire. Le chapitre 6 porte sur le traitement des plaintes à terre des gens de mer.

Prix: 15 francs suisses

ISBN 978-92-2-221743-4



9 789222 217434