



## CINQUIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

**Convention du travail maritime, 2006:  
Formulaire pour les rapports  
sur l'application des conventions  
ratifiées (article 22 de la Constitution)**

1. A sa 94<sup>e</sup> session (maritime), la Conférence internationale du Travail a adopté la convention du travail maritime, 2006 (CTM, 2006), qui représente l'aboutissement d'un processus participatif ayant duré près de cinq ans, auquel ont contribué toutes les parties intéressées dans le domaine maritime, qu'il s'agisse des gouvernements, des organisations d'armateurs et de gens de mer, de l'Organisation des Nations Unies ou des organisations intergouvernementales et non gouvernementales. Ce processus a prouvé la détermination de toutes les parties concernées d'élaborer une déclaration des droits des gens de mer et d'instituer des règles du jeu équitables pour les armateurs, confortant ainsi le rôle des normes internationales du travail dans la promotion d'une mondialisation équitable.
2. Le Bureau a mûrement réfléchi à la conception du formulaire de rapport devant être soumis au titre de l'article 22 de la Constitution, qu'il s'est efforcé de rendre aussi simple et facile à remplir que possible dans l'esprit de la démarche novatrice adoptée pour l'élaboration de la convention elle-même. La spécificité de la CTM, 2006, justifie que l'on s'écarte du format traditionnel des formulaires de rapport. L'une des caractéristiques de cet instrument est sa longueur qui rendrait un formulaire de rapport classique très difficile à utiliser si l'intégralité des dispositions de fond devait y être reproduite. Il est par ailleurs nécessaire d'éviter les chevauchements découlant du fait que de nombreux principes importants énoncés dans les articles de la convention se traduisent par des dispositions concrètes dans ses divers titres. Lorsque tel est le cas, il est jugé plus utile de demander au gouvernement de fournir des informations sur la mise en application de ces dispositions plutôt que sur celle de l'article correspondant.
3. Plusieurs spécificités de la CTM, 2006, facilitent l'élaboration d'un rapport, en particulier la Déclaration de conformité du travail maritime qui (dans 14 domaines) fournira déjà des informations détaillées sur la législation et la pratique du Membre concerné. On s'est donc efforcé de tirer pleinement parti de ces spécificités. En outre, le formulaire de rapport est conçu de manière à pouvoir être facilement rempli par voie électronique si telle est l'option choisie par le gouvernement concerné.

4. A sa 306<sup>e</sup> session, en novembre 2009, le Conseil d'administration a approuvé l'approche préconisée par le Bureau et a proposé la tenue de consultations sur le projet de formulaire qui lui serait soumis à sa 307<sup>e</sup> session en mars 2010. Le projet a été mis à disposition pour consultation le 22 janvier préalablement à sa soumission au Conseil d'administration. Les gouvernements ainsi que les organisations d'employeurs et de travailleurs ont été invités à soumettre leurs suggestions pour améliorer ce projet. Pour établir la version finale, le Bureau a dûment tenu compte des commentaires et des modifications proposés par les mandants<sup>1</sup>, dans la mesure du possible.
  
5. ***La commission voudra sans doute recommander au Conseil d'administration d'approuver le formulaire de rapport relatif à la convention du travail maritime, 2006, joint en annexe.***

Genève, le 25 février 2010.

*Point appelant une décision:* paragraphe 5.

<sup>1</sup> Au 16 février 2010, le Bureau avait reçu des commentaires et des observations de l'Australie, du Canada, de la République de Corée, de l'Espagne, de la Grèce, des Pays-Bas, du Portugal, de Sri Lanka et de la Fédération internationale des armateurs.

## Annexe

Convention du travail maritime, 2006

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL GENÈVE

FORMULAIRE DE RAPPORT RELATIF  
À LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

Le présent formulaire de rapport est destiné aux pays qui ont ratifié la convention. Il a été approuvé par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, conformément à l'article 22 de la Constitution de l'OIT, qui dispose: «Chacun des Membres s'engage à présenter au Bureau international du Travail un rapport annuel sur les mesures prises par lui pour mettre à exécution les conventions auxquelles il a adhéré. Ces rapports seront rédigés sous la forme indiquée par le Conseil d'administration et devront contenir les précisions demandées par ce dernier.»

Les questions sur lesquelles porte cette convention peuvent ne pas relever directement de la compétence du ministère responsable des questions relatives au travail, par conséquent l'établissement d'un rapport complet sur la mise à exécution de la convention nécessitera peut-être la tenue de consultations avec d'autres ministères ou agences gouvernementales concernés.

### Conseils pratiques pour la rédaction des rapports

#### *Premier rapport*

1. S'il s'agit du premier rapport de votre gouvernement faisant suite à l'entrée en vigueur de la convention pour votre pays, des précisions complètes doivent être données sur la manière dont votre pays a rempli les obligations qu'il a contractées au titre de la convention, notamment sur les mesures prises dans les domaines faisant l'objet de questions dans le formulaire.

#### *Rapports ultérieurs*

2. Dans les rapports ultérieurs, il suffira normalement de donner des informations sur les points suivants:
  - a) les nouvelles mesures, législatives ou autres, ayant une incidence sur l'application de la convention;
  - b) les réponses aux questions posées dans le formulaire ayant trait à l'application de la convention dans la pratique (informations statistiques, résultats d'inspections, décisions judiciaires ou administratives, etc.) ainsi que des informations sur la communication de copies du rapport aux organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs et sur les observations qu'elles ont pu formuler;
  - c) les **réponses aux commentaires des organes de contrôle**: le rapport doit contenir une réponse à tout commentaire adressé à votre gouvernement par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations ou la Commission de l'application des normes de la Conférence concernant l'application de la convention dans votre pays.

## Comment remplir le formulaire de rapport

3. Le formulaire comporte deux parties: **une Partie I «Questions d'ordre général» dans laquelle sont demandés des informations et des documents justificatifs, et une Partie II «Informations spécifiques» où sont posées certaines questions devant être traitées dans le rapport. La présentation et la teneur du formulaire ont été conçues de manière qu'il soit facile à remplir.** Les Membres sont invités à remplir de préférence la version électronique et à saisir les informations requises dans les champs extensibles en regard de chaque question. Les administrations nationales qui ne sont pas en mesure de remplir le formulaire par voie électronique peuvent utiliser la copie papier jointe et donner leurs réponses en se référant aux questions pertinentes.
4. Du point de vue du fond, l'une des innovations de la convention est que l'accent est mis sur la nécessité non seulement de garantir le respect de ses dispositions, mais également de fournir des preuves documentaires que des mesures ont été prises. Ainsi, pour appliquer la convention, les Membres auront déjà produit des documents tels que la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), requise en vertu de la règle 5.1.3, qui contient des informations également nécessaires à l'établissement des rapports soumis au titre de l'article 22 de la Constitution. Afin de tirer parti des informations déjà communiquées, il est suggéré que le Membre fasse la déclaration suivante pour répondre à un certain nombre de questions posées dans la Partie II du formulaire:

«Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I /Partie II .

5. Si les informations figurant dans la Partie I et/ou la Partie II de la DCTM couvrent dans son intégralité l'objet de la rubrique concernée et répondent entièrement aux prescriptions de la norme A5.1.3, paragraphe 10 a) et/ou b), compte étant dûment tenu du principe directeur B5.1.3, on peut cocher l'une des cases, ou les deux, figurant à la fin de cette déclaration (), auquel cas il n'y a pas lieu de répondre à chacune des questions posées dans cette rubrique. Toutefois, un complément d'information sur la manière dont la règle concernée est mise en application dans votre pays peut être fourni dans la rubrique figurant à la suite des questions posées. Si les informations communiquées dans la DCTM relatives aux mesures donnant effet à la convention au plan national ne sont pas valables pour les navires *non* soumis à l'obligation de détenir un certificat de travail maritime (voir règle 5.1.3, paragraphe 1), un complément d'information devrait être fourni sur les mesures applicables à cette catégorie de navires. En outre, certaines règles ou normes prévoient que l'autorité compétente de chaque Membre doit produire divers types de documents ayant trait à l'exécution des obligations (par exemple, le modèle type de rapport médical utilisé à bord des navires battant le pavillon du Membre, conformément à la norme A4.1, paragraphe 2, et au principe directeur B4.1.2). S'il y a lieu, la communication d'un exemplaire de ces documents est requise sous la rubrique «Documentation».
6. De plus, pour éviter d'avoir à reprendre en détail la teneur de mesures spécifiques, il est possible de renvoyer, dans ce formulaire, aux dispositions applicables de la législation, de la convention collective ou de tout autre document pertinent fourni au Bureau en anglais, français ou espagnol (au titre de la Partie I «Questions d'ordre général»).
7. Après la rubrique intitulée «Complément d'information» figure la rubrique «Explications». Des explications sont requises lorsqu'une mesure d'application nationale diffère des prescriptions énoncées dans les normes de la partie A du code de la convention du travail maritime, 2006. Tel serait le cas par exemple d'une mesure équivalente dans l'ensemble au sens de l'article VI, paragraphe 3, ou d'une décision prise concernant l'application d'une mesure différente au sens de l'article II, paragraphe 6. Même s'il est fait état de cette mesure équivalente dans l'ensemble dans la Partie I de la DCTM, il convient d'expliquer notamment pour quelle raison le Membre concerné n'était pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes en cause de la façon stipulée dans la partie A du code (article VI, paragraphe 3), et

---

en quoi la mesure prise est conforme sur tous les points essentiels aux prescriptions de la partie A correspondante. Dans le cas d'une décision prise sur le fondement de l'article II, paragraphe 6, qui doit être également communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail (article II, paragraphe 7), il convient d'expliquer la raison pour laquelle il a été décidé qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code à un navire ou à certaines catégories de navires (article II, paragraphe 6).

8. Il convient de noter qu'il est tenu compte dans le présent formulaire de rapport des articles et des règles ainsi que des dispositions de la partie A du code de la convention du travail maritime, 2006, et qu'il y est fait référence, si nécessaire, aux principes directeurs qui constituent la partie B du code. Ces principes n'ont pas force contraignante. Leur objectif est de fournir des orientations sur la manière dont les Membres devraient mettre en application les dispositions de la partie A du code, qui elles ont force obligatoire. Conformément à l'article VI, paragraphe 2, les Membres doivent «dûment envisager de s'acquitter de [leurs] obligations de la manière prescrite dans la partie B du code». Le statut spécial des principes directeurs figurant dans cette partie B ressort de l'exemple et de l'explication donnés aux paragraphes 9 et 10 de la note explicative relative au règlement et au code. Il est dit au paragraphe 10 (dernière phrase): «... 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». Cette déclaration reflète l'avis du Conseiller juridique sur les relations entre les parties A et B du code donné en 2003 (on trouvera le texte intégral de cet avis en annexe au présent formulaire de rapport).

## Article 22 de la Constitution de l'OIT

Rapport pour la période du \_\_\_\_\_ au \_\_\_\_\_

présenté par le gouvernement de \_\_\_\_\_

relatif à

La convention du travail maritime, 2006

(ratification enregistrée le \_\_\_\_\_)

### Partie I. Questions d'ordre général

#### I. Mesures d'application

Veillez donner la liste des lois et règlements et des conventions collectives donnant effet aux dispositions de la convention, en particulier celles concernant les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer énoncés à l'article IV. **Veillez fournir un exemplaire de ces textes. Si certains d'entre eux peuvent être consultés sur l'Internet, vous pouvez indiquer le lien y donnant accès au lieu de joindre le document papier.**

Si, dans votre pays, la ratification de la convention donne force de loi nationale à ses dispositions, veuillez indiquer les textes constitutionnels en vertu desquels il en est ainsi.

#### II. Principaux documents

Veillez fournir un exemplaire en anglais, français ou espagnol ou une traduction en anglais, comme le prescrit la norme A5.1.3, paragraphe 12, du certificat de travail maritime et de la Partie I de la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) ainsi qu'un ou des exemple(s) d'une Partie II de la DCTM remplie par un armateur et acceptée par votre pays lors de la certification d'un ou de plusieurs navires. (Toute information concernant l'identité du navire ou de l'armateur doit être supprimée du ou des exemple(s).) Des documents supplémentaires ayant trait à d'autres questions seront requis dans la Partie II du formulaire.

#### III. Droits et principes fondamentaux

Veillez indiquer comment il a été tenu compte, dans la mise en application de la convention, des droits et principes fondamentaux suivants énoncés à l'article III:

a) Sauf si votre pays a ratifié les conventions n <sup>os</sup> 87 et 98: la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;	
b) sauf si votre pays a ratifié les conventions n <sup>os</sup> 29 et 105: l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;	
c) sauf si votre pays a ratifié les conventions n <sup>os</sup> 138 et 182: l'abolition effective du travail des enfants;	
d) sauf si votre pays a ratifié les conventions n <sup>os</sup> 100 et 111: l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.	

#### IV. Autorité compétente et consultation

Prière d'indiquer la ou les autorités compétentes habilitée(s) à édicter et à faire appliquer des règlements, des arrêtés ou autres instructions dans le domaine visé par la convention (article II, paragraphe 1 a)).	
Prière de donner la liste des organisations d'armateurs et de gens de mer que la ou les autorité(s) compétente(s) consulte(nt) pour ce qui concerne la mise en application de la convention.	

#### V. Champ d'application

Les mesures de mise en application de la convention couvrent-elles, en tant que marin, toute personne employée ou engagée ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la convention s'applique ( <i>article II, paragraphe 1 f) et 2)</i> ?	Si tel n'est pas le cas, veuillez donner des explications:
Y a-t-il eu des cas dans lesquels l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer a soulevé un doute?	Dans l'affirmative, veuillez donner des informations complètes sur le processus de consultation engagé et ses résultats (article II, paragraphe 3):
Y a-t-il eu des cas dans lesquels l'applicabilité de la convention à un navire ou à une catégorie de navires ou autre moyen de navigation analogue a soulevé un doute?	Dans l'affirmative, veuillez donner des informations complètes sur le processus de consultation engagé et ses résultats (article II, paragraphe 5):

#### VI. Mise en application

Prière de résumer les dispositions législatives ou les autres mesures interdisant les violations des prescriptions de la convention et, conformément au droit international, établissent des sanctions ou exigent l'adoption de mesures correctives de manière à décourager toute violation (article V, paragraphe 6).	
--	--

#### VII. Informations statistiques

Veuillez *soit* fournir les données requises ci-dessous, *soit* renvoyer aux rapports pertinents soumis à la CNUCED (*Etude annuelle sur les transports maritimes*), l'OMI, l'OMS, etc., communiquer un exemplaire de ces rapports ou indiquer l'adresse du site Web public où ces données sont accessibles.

Données requises	Navires effectuant des voyages internationaux ou interportuaires dans d'autres pays	Navires n'effectuant pas de voyages internationaux ou interportuaires dans d'autres pays	Chiffres estimatifs, aucune donnée n'étant officiellement recueillie en la matière
Nombre de gens de mer travaillant à bord de navires battant le pavillon de votre pays couverts par la convention			
Nombre de gens de mer qui sont des nationaux ou des résidents sur le territoire national ou qui y sont domiciliés à un titre quelconque			
Nombre (le cas échéant) de services de recrutement et de placement privés opérant sur le territoire			
Proportion d'hommes et de femmes parmi les gens de mer			
Nombre de navires battant le pavillon de votre pays dont la jauge brute est égale ou supérieure à 3 000 tonnes			
Nombre de navires dont la jauge brute est inférieure à 3 000 tonnes et supérieure ou égale à 500 tonnes			
Nombre de navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonnes et supérieure ou égale à 200 tonnes (prière de préciser s'il s'agit d'un chiffre estimatif)			
Nombre de navires dont la jauge brute est inférieure à 200 tonnes (prière de préciser s'il s'agit d'un chiffre estimatif)			

## Partie II. Informations spécifiques

1. Cette partie du rapport reprend la structure de la convention du travail maritime, 2006 (CTM, 2006). Elle se divise en cinq titres (titres 1 à 5). Pour chacun d'entre eux, les dispositions réglementaires et du code correspondantes sont indiquées, et des précisions sur la manière dont il leur est donné effet dans votre pays sont demandées. Pour plus de facilité, ce formulaire contient une description des prescriptions de base dans chaque domaine<sup>2</sup>. Le numéro des dispositions pertinentes de la convention est indiqué pour chaque question afin que l'on puisse se reporter au texte intégral.
2. On notera que, pour chaque règle, il est fait également référence au principe directeur de la partie B du code de la convention. Comme indiqué au paragraphe 8 des conseils pratiques pour la rédaction des rapports, les Membres ne sont pas tenus de suivre ces principes lorsqu'ils mettent en œuvre les règles et les normes. Toutefois, si un Membre choisissait d'en tenir compte, les organes de contrôle du BIT n'auraient pas à examiner plus avant s'il a mis en application de manière adéquate ou suffisante les dispositions pertinentes de la convention.

<sup>2</sup> La description des prescriptions de base se fonde sur le texte adopté par les réunions tripartites d'experts tenues en septembre 2008, à l'issue desquelles ont été adoptées les *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006* (MEFS/2008/8(Rev.)) et sur le texte de la convention du travail maritime, 2006.

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

<b>Règle 1.1 – Age minimum</b> <b>Norme A1.1; voir également le principe directeur B1.1</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit.</li> <li>■ L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité.</li> <li>■ Le travail de nuit pour un marin de moins de 18 ans est interdit. (Le terme «nuit» couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.)</li> <li>■ Une attention particulière devrait être accordée aux besoins des gens de mer de moins de 18 ans, conformément à la législation nationale.</li> </ul>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	
Quel est l'âge minimal des gens de mer? (règle 1.1, paragraphe 1; norme A1.1, paragraphe 1)	
Quelle période de temps le terme «nuit» recouvre-t-il? (norme A1.1, paragraphe 2)	
Est-il interdit aux gens de mer de moins de 18 ans de travailler la nuit? (norme A1.1, paragraphe 2)	
Existe-t-il des dérogations à l'interdiction du travail de nuit? (norme A1.1, paragraphe 3)	Dans l'affirmative, veuillez résumer ces dérogations:
L'emploi des gens de mer de moins de 18 ans est-il interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité? (norme A1.1, paragraphe 4)	
Quels types de travail ont été déterminés comme étant susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans? (norme A1.1, paragraphe 4)	
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 1.1 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
<b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

<b>Règle 1.2 – Certificat médical</b> <b>Norme A1.2; voir également le principe directeur B1.2</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> <li>■ Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord de navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent être fournis en anglais.</li> <li>■ Le certificat doit avoir été délivré par un médecin dûment qualifié et doit être encore valide.</li> <li>■ La période de validité d'un certificat est la suivante: <ul style="list-style-type: none"> <li>– deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas elle est d'un an;</li> <li>– six ans au maximum pour un certificat se rapportant à la perception des couleurs.</li> </ul> </li> </ul> <p>N.B.: Les certificats délivrés conformément aux prescriptions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), ou conformes en substance à ces prescriptions, sont considérés comme répondant à ces prescriptions et sont donc acceptables.</p>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	

Les gens de mer doivent-ils produire un certificat médical attestant qu'ils sont aptes à exercer leurs fonctions? (règle 1.2, paragraphe 1; norme A1.2, paragraphe 1)	
Quelles prescriptions (ou directives) ont été établies concernant la nature de l'examen médical et le droit de recours? (norme A1.2, paragraphes 2 et 5)	
Quelles sont les prescriptions applicables aux personnes habilitées à délivrer des certificats médicaux et des certificats concernant uniquement la vue? (norme A1.2, paragraphe 4)	
Quelles sont les durées de validité des certificats médicaux et des certificats concernant la perception des couleurs? (norme A1.2, paragraphe 7)	
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 1.2 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
<b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
<b>Documentation:</b> prière de fournir, en anglais (voir norme A1.2, paragraphe 10), un modèle de certificat médical.	

<b>Règle 1.3 – Formation et qualifications</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pour travailler à bord d'un navire, les gens de mer doivent avoir suivi une formation ou être qualifiés à un autre titre pour exercer leurs fonctions à bord du navire.</li> <li>■ Les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.</li> <li>■ Les obligations découlant de la convention n° 74, si elle a été ratifiée, doivent toujours être respectées.</li> </ul> <p>N.B.: La formation et les certificats délivrés conformément aux prescriptions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), sont considérés comme répondant à ces prescriptions et sont donc acceptables.</p>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	
Tous les gens de mer doivent-ils être formés, être titulaires d'un certificat de capacité ou être qualifiés à un autre titre pour exercer leurs fonctions à bord des navires? (règle 1.3, paragraphe 1 – voir également paragraphe 4)	
Tous les gens de mer sont-ils tenus d'avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires? (règle 1.3, paragraphe 2)	
La formation et les certificats délivrés conformément à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), telle que modifiée, sont-ils acceptés? (règle 1.3, paragraphe 3)	
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 1.3 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
<b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

<b>Règle 1.4 – Recrutement et placement</b> <b>Norme A1.4; voir également le principe directeur B1.4.1</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les services de recrutement et de placement des gens de mer doivent être gratuits pour ces derniers.</li> <li>■ Si des services privés de recrutement et de placement de gens de mer opèrent sur leur territoire, les Membres sont responsables de l'établissement de systèmes efficaces d'inspection et de surveillance de ces services (<i>règle 5.3; norme A5.3, paragraphe 1</i>).</li> <li>■ Si un service de recrutement et de placement de gens de mer, destiné aux ressortissants nationaux souhaitant travailler à bord de navires battant pavillon national, est géré par des organisations de gens de mer sur le territoire du Membre, sa gestion doit être conforme à la norme de la convention.</li> <li>■ Tout service public de recrutement ou de placement de gens de mer sur le territoire d'un Membre doit être géré dans les règles de manière à promouvoir les droits conférés aux gens de mer par la convention.</li> <li>■ Il incombe aux Etats du pavillon de demander aux armateurs, lorsque ceux-ci ont recours à des services de placement et de recrutement localisés dans des Etats qui ne sont pas parties à la CTM, 2006, de veiller à ce qu'ils se dotent d'un système adéquat pour garantir, dans toute la mesure possible, que ces services de recrutement et de placement répondent aux prescriptions de la <i>norme A1.4</i>.</li> </ul>	
<b>Prière de cocher les cases ci-dessous ou de fournir les informations requises</b>	
Si des services <b>privés</b> de recrutement et de placement de gens de mer, ou des services gérés par des organisations de gens de mer pour placer des marins sur des navires battant pavillon national, opèrent dans votre pays, prière de fournir des informations sur le système d'octroi de licence ou d'agrément ou toute autre forme de réglementation mise en place ( <i>règle 1.4; norme A1.4, paragraphes 2, 3, 4 et 5</i> ), et sur les systèmes d'inspection et de surveillance de ces services ( <i>norme A1.4, paragraphe 6</i> ).	Aucun service privé n'opère dans le pays <input type="checkbox"/>
Si des services <b>publics</b> de recrutement et de placement des gens de mer opèrent dans votre pays, prière d'indiquer les principes fondamentaux garantissant qu'ils sont gérés dans les règles ( <i>norme A1.4, paragraphe 1</i> ). Voir aussi le principe directeur B1.4, paragraphe 2.	Aucun service public n'opère dans le pays <input type="checkbox"/>
Si des services publics ou privés de recrutement ou de placement opèrent dans votre pays, prière de présenter brièvement les mécanismes et procédures permettant d'instruire des plaintes sur leurs activités ( <i>norme A1.4, paragraphe 7</i> ).	Aucun service public ou privé n'opère dans le pays <input type="checkbox"/>
Lorsque des armateurs ont recours à des services de recrutement ou de placement opérant dans des pays n'ayant pas ratifié la convention, quels types d'actions attend-on qu'ils engagent pour garantir dans toute la mesure possible que les services concernés répondent aux prescriptions de la convention? ( <i>règle 1.4, paragraphe 3; norme A1.4, paragraphes 9 et 10</i> ).	Des informations adéquates sur ce point figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/>
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 1.4 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
<b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

## Titre 2. Conditions d'emploi

<p><b>Règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime</b>  <b>Norme A2.1; voir également le principe directeur B2.1</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tout marin doit être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par lui-même et l'armateur ou son représentant (ou, lorsqu'il n'est pas salarié, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable).</li> <li>■ Le contrat d'engagement maritime doit contenir au minimum les indications prescrites dans la norme A2.1, paragraphe 4, alinéas a)-j) et, le cas échéant, k), de la CTM, 2006 (<i>norme A2.1, paragraphe 4</i>).</li> <li>■ Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention doit être tenu à disposition à bord, les dispositions pertinentes étant en anglais (sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques) (<i>norme A2.1, paragraphe 2</i>).</li> <li>■ Les gens de mer doivent pouvoir examiner leur contrat d'engagement maritime et demander conseil avant de le signer (<i>norme A2.1, paragraphe 1 b</i>)).</li> <li>■ Tout marin doit recevoir un document mentionnant ses états de service à bord du navire (celui-ci ne doit contenir aucune indication quant à la qualité de son travail ou son salaire) (<i>norme A2.1, paragraphes 1 e</i>) et 3 (<i>principe directeur B2.1.1, paragraphe 1</i>)).</li> <li>■ Les gens de mer doivent facilement avoir accès à des informations sur leurs conditions d'emploi lorsqu'ils sont à bord du navire, et celles-ci doivent être disponibles pour tout examen lié à une inspection.</li> <li>■ En cas de cessation anticipée du contrat d'engagement maritime, une période de préavis minimale doit être prévue par la législation.</li> </ul>	
<p>Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/>/Partie II <input type="checkbox"/>          Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/>/Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/>          (vous pouvez également indiquer l'adresse d'un site Web accessible au public sur lequel la convention collective applicable est consultable)</p> <p><b>Prière de cocher une ou plusieurs cases ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b></p>	
<p>Quelle est la durée minimale du préavis donné par les gens de mer et les armateurs en cas de cessation anticipée du contrat d'engagement maritime?          (<i>norme A2.1, paragraphe 5</i>)</p>	
<p>La législation nationale ou les conventions collectives reconnaissent-elles des circonstances justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis?          (<i>norme A2.1, paragraphe 6</i>)</p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez résumer les dispositions applicables:</p>
<p>Prière de résumer les prescriptions nationales garantissant que les gens de mer ont la possibilité d'examiner leur contrat d'engagement maritime et de demander conseil avant de le signer.          (<i>norme A2.1, paragraphe 1 b</i>))</p>	
<p>Prière de résumer les prescriptions nationales visant à garantir que les gens de mer peuvent obtenir à bord sans difficulté des informations sur leurs conditions d'emploi.          (<i>norme A2.1, paragraphe 1 d</i>))</p>	
<p><b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 2.1 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i>, point 5)</p>	
<p><b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i>, point 7)</p>	
<p><b>Documentation:</b> prière de fournir en anglais (voir <i>norme A2.1, paragraphe 2</i>, et aussi <i>principe directeur B2.1.1, paragraphe 1</i>):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– un exemplaire du document approuvé mentionnant les états de service du marin (<i>norme A2.1, paragraphes 1 et 3</i>);</li> <li>– un exemplaire de contrat d'engagement maritime type (<i>norme A2.1, paragraphe 2 a</i>));</li> <li>– les dispositions pertinentes de toute convention collective applicable (<i>norme A2.1, paragraphe 2 b</i>)).</li> </ul>	

**Règle 2.2 – Salaires****Norme A2.2; voir également le principe directeur B2.2**

- Les gens de mer doivent être rétribués intégralement à des intervalles n'excédant pas un mois, conformément à leur contrat d'engagement maritime et à toute convention collective applicable.
  - Les gens de mer ont le droit de recevoir un relevé mensuel de leur salaire, sur lequel doivent figurer toutes les déductions autorisées \* (par exemple, les montants versés à leur famille \*\*).
  - Les Etats du pavillon peuvent souhaiter envisager de demander aux armateurs de détenir à bord du navire des documents tels qu'une copie du registre des salaires, éventuellement sous forme électronique.
  - Les frais retenus pour effectuer les virements requis doivent être raisonnables et les taux de change conformes aux prescriptions nationales.
- \* Aucune déduction non autorisée ne doit être effectuée, telle que le remboursement du voyage à destination du navire ou au départ de celui-ci.
- \*\* A leur demande, une partie du salaire des gens de mer peut être régulièrement envoyée, lorsqu'ils sont en mer, à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I /Partie II

**Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.**

Quelles sont les principales rubriques devant figurer dans le relevé de salaire mensuel que les gens de mer sont en droit de recevoir à bord du navire?  
(règle 2.2 et norme A2.2, paragraphe 2)

Prière de présenter brièvement les mesures prises par les armateurs pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit tout ou partie de leur rémunération.  
(norme A2.2, paragraphes 3 et 4)

Quels sont les critères de base appliqués pour déterminer les frais raisonnables retenus, le cas échéant, par les armateurs pour les services de transmission et le taux de change applicable?  
(norme A2.2, paragraphe 5)

Pour les pays qui adoptent une législation nationale régissant le mode de calcul ou le montant des salaires des gens de mer: le principe directeur B2.2 a-t-il été dûment pris en compte?  
(norme A2.2, paragraphe 6)

Dans l'affirmative, veuillez en résumer les dispositions ou renvoyer à la législation nationale applicable fournie dans la partie I, point 1.

**Complément d'information** sur les mesures donnant effet à la règle 2.2 (voir ci-dessus: *Conseils pratiques pour la rédaction des rapports*, point 5)

**Explications** (voir ci-dessus: *Conseils pratiques pour la rédaction des rapports*, point 7)

**Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos****Norme A2.3; voir également le principe directeur B2.3**

- Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos doit être fixé par la législation nationale (le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à dix heures par période de 24 heures et à 77 heures par période de sept jours; ou 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).
- Il doit être tenu compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer.

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures; l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.</li> <li>■ Les rassemblements ou exercices obligatoires doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.</li> <li>■ Lorsqu'un marin est sur appel, il doit bénéficier d'une période de repos compensatoire si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.</li> <li>■ Un tableau établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais, indiquant le programme du service en mer et au port pour chaque fonction, doit être affiché à un endroit facilement accessible à bord et indiquer les limites applicables prescrites par la législation ou une convention collective.</li> <li>■ Les heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être consignées dans un registre normalisé dans la ou les langues de travail du navire, ainsi qu'en anglais, chaque marin recevant une copie des inscriptions le concernant, qui doit être émise par lui-même et par le capitaine (ou toute autre personne autorisée).</li> </ul>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	
Les prescriptions nationales donnant effet à la règle 2.3 sont-elles fondées sur un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos? <i>(règle 2.3, paragraphes 1 et 2)</i>	Heures maximales de travail <input type="checkbox"/> Heures minimales de repos <input type="checkbox"/>
Prière d'indiquer comment est pris en compte le danger qu'entraîne une fatigue excessive pour les gens de mer? <i>(règle 2.3, paragraphe 4)</i>	
Prière d'indiquer le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos, y compris toute mesure qui aurait été adoptée pour les gens de mer de moins de 18 ans. <i>(norme A2.3, paragraphes 2 et 5, norme A1.1, paragraphe 2; voir aussi principe directeur B2.3.1)</i>	Nombre d'heures de travail par 24 heures: __ Nombre d'heures de travail par période de sept jours: __ <i>ou</i> Nombre d'heures de repos par 24 heures: __ Nombre d'heures de repos par période de sept jours: __ Mesures prises pour les gens de mer de moins de 18 ans.
Est-il interdit de prendre plus de deux périodes de repos par 24 heures dans tous les cas? L'une des périodes de repos par 24 heures doit-elle toujours être d'une durée de six heures au minimum? L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit-il jamais dépasser 14 heures au maximum? <i>(norme A2.3, paragraphe 6)</i>	Si la réponse à l'une de ces questions est négative, veuillez fournir les informations nécessaires.
Prière d'indiquer les prescriptions relatives à l'atténuation des perturbations causées par les différents types d'exercice, et l'octroi de repos compensatoire prescrit par la norme A2.3, paragraphes 7, 8, 9 et 14.	
Quelles sont les heures de travail normales que doivent accomplir les gens de mer et, le cas échéant, quelles mesures ont été adoptées pour les gens de mer de moins de 18 ans? <i>(norme A2.3, paragraphe 3; norme A1.1, paragraphe 2; voir aussi principe directeur B2.3.1)</i>	
Une convention collective permettant des dérogations aux limites établies a-t-elle été autorisée ou enregistrée? <i>(norme A2.3, paragraphe 13)</i>	Dans l'affirmative, veuillez fournir le texte des dispositions applicables sous la rubrique «Documentation» ci-après.
Quelles mesures sont prises pour garantir l'enregistrement précis des heures quotidiennes de travail ou de repos? <i>(norme A2.3, paragraphe 12)</i>	

**Complément d'information** sur les mesures donnant effet à la règle 2.3 (voir ci-dessus: *Conseils pratiques pour la rédaction des rapports*, point 5)

**Explications** (voir ci-dessus: *Conseils pratiques pour la rédaction des rapports*, point 7)

**Documentation:** prière de fournir en anglais (voir *norme A2.3, paragraphes 10 et 11*) les documents suivants:

- un exemplaire du tableau normalisé indiquant l'organisation du service à bord (*norme A2.3, paragraphes 10 et 11*);
- un exemplaire du formulaire normalisé établi par l'autorité compétente pour l'enregistrement des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer (*norme A2.3, paragraphe 12*);
- le texte de toute disposition de la convention collective autorisée ou enregistrée fixant les heures de travail normales des gens de mer ou autorisant des dérogations aux limites établies (*norme A2.3, paragraphes 3 et 13*).

#### Règle 2.4 – Droit à un congé

##### Norme A2.4; voir également le principe directeur B2.4

- Les gens de mer doivent se voir accorder un congé annuel rémunéré.
- Les gens de mer doivent se voir accorder des permissions à terre dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leurs fonctions.
- Le congé annuel rémunéré minimal doit être déterminé par la législation.
- Sous réserve des dispositions de toute convention ou législation nationale prévoyant un mode de calcul différent, les congés payés annuels sont calculés sur la base de 2,5 jours civils par mois d'emploi.
- Sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, tout accord portant sur la renonciation aux droits aux congés payés annuels minimums doit être interdit.

Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans les documents ci-joints:

Contrat d'engagement maritime /Dispositions de la convention collective

**Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.**

Quelle est la durée minimale du congé payé annuel accordé aux gens de mer sur les navires battant le pavillon de votre pays?  
(*norme A2.4, paragraphes 1 et 2*)

Comment sont calculés dans votre pays les droits des gens de mer aux congés payés annuels?  
(*norme A2.4, paragraphe 2; voir aussi principe directeur B2.4*)

Des accords portant renonciation aux congés payés annuels ont-ils été autorisés par l'autorité compétente dans votre pays?  
(*norme A2.4, paragraphe 3*)

Dans l'affirmative, veuillez indiquer à quelles conditions de telles autorisations sont octroyées.

Les armateurs sont-ils tenus de donner aux gens de mer des permissions à terre appropriées?  
(*règle 2.4, paragraphe 2*)

**Complément d'information** sur les mesures donnant effet à la règle 2.4 (voir ci-dessus: *Conseils pratiques pour la rédaction des rapports*, point 5)

**Explications** (voir ci-dessus: *Conseils pratiques pour la rédaction des rapports*, point 7)

**Documentation:** prière de fournir le texte des dispositions de toute convention collective applicable prescrivant le calcul du congé payé annuel minimal sur une base différente du minimum de 2,5 jours par mois de travail (*norme A2.4, paragraphe 2*). Si ces dispositions ne sont pas disponibles en anglais, en français ou en espagnol, veuillez en fournir un résumé dans l'une de ces langues.

<p><b>Règle 2.5 – Rapatriement</b>  <b>Norme A2.5; voir également le principe directeur B2.5</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les gens de mer doivent être rapatriés, sans frais pour eux-mêmes, sauf dans les cas où le code en dispose autrement.</li> <li>■ Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants: <ul style="list-style-type: none"> <li>– si leur contrat d'engagement maritime expire alors qu'ils sont à l'étranger:</li> <li>– si le contrat d'engagement maritime est dénoncé: <ul style="list-style-type: none"> <li>– par l'armateur;</li> <li>– par le marin pour des raisons justifiées;</li> </ul> </li> <li>– lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues dans son contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.</li> </ul> </li> <li>■ Des dispositions doivent être prévues pour le rapatriement des gens de mer dans la législation nationale ou d'autres dispositifs ou dans des conventions collectives.</li> <li>■ Les armateurs doivent fournir une garantie financière en vue d'assurer le rapatriement des gens de mer.</li> <li>■ Le texte des dispositions nationales applicables concernant le rapatriement des gens de mer doit se trouver à bord des navires et mis à leur disposition dans une langue qu'ils comprennent.</li> <li>■ Le rapatriement des gens de mer se trouvant à bord d'un navire arrivant dans un port ou naviguant dans les eaux territoriales d'un pays doit être facilité.</li> <li>■ Le rapatriement d'un marin ne doit pas être refusé en raison de la situation financière de l'armateur ou du refus de ce dernier de remplacer un marin.</li> </ul>	
<p>Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans les documents ci-joints:  Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/>/Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/>  <b>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b></p>	
<p>Quel type de garantie financière les armateurs fournissent-ils dans votre pays?  <i>(règle 2.5, paragraphe 2)</i></p>	
<p>A quelles conditions (y compris la durée maximale de la période d'embarquement) un marin a-t-il le droit d'être rapatrié?  <i>(règle 2.5, paragraphe 1; norme A2.5, paragraphes 1 et 2; voir aussi principe directeur B2.5.1, paragraphes 1 et 2)</i></p>	
<p>Un marin peut-il être tenu de couvrir les frais de son rapatriement dans certains cas?  <i>(norme A2.5, paragraphe 3)</i></p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez indiquer dans quelles circonstances.</p>
<p>Quelles dépenses sont à la charge des armateurs ou quelles dispositions leur incombent-ils de prendre pour le rapatriement des gens de mer?  <i>(norme A2.5, paragraphe 2 c); voir aussi principe directeur B2.5.1, paragraphes 3-5)</i></p>	
<p>Votre pays a-t-il refusé une demande aux fins de faciliter le rapatriement d'un marin?  <i>(norme A2.5, paragraphes 7 et 8)</i></p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez donner des précisions.</p>
<p><b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 2.5 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i>, point 5)</p>	
<p><b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i>, point 7)</p>	
<p><b>Documentation:</b> prière de fournir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le texte des dispositions relatives au droit des gens de mer au rapatriement prévues dans toute convention collective applicable (<i>norme A2.5, paragraphe 2</i>);</li> <li>– un exemple du type de document accepté ou produit concernant la garantie financière que doivent fournir les armateurs (<i>règle 2.5, paragraphe 2</i>).</li> </ul> <p>Si ces documents ne sont pas disponibles en anglais, en français ou en espagnol, veuillez en fournir un résumé dans l'une de ces langues.</p>	

<b>Règle 2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage</b> <b>Norme A2.6; voir également le principe directeur B2.6</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Des règles doivent être édictées pour garantir que les armateurs versent aux gens de mer à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte du navire ou de son naufrage.</li> </ul>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans les documents ci-joints: Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/> /Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	
Comment est calculée l'indemnité que doit verser l'armateur aux gens de mer en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou de son naufrage (y compris toute restriction)? <i>(norme A2.5, paragraphe 1; voir aussi principe directeur B2.5, paragraphe 1)</i>	
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 2.6 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
<b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

<b>Règle 2.7 – Effectifs</b> <b>Norme A2.7; voir également le principe directeur B2.7</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les navires doivent être dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du navire quelles que soient les conditions, 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.</li> <li>■ Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente.</li> <li>■ Le niveau des effectifs doit tenir compte des prescriptions concernant l'alimentation et le service de table.</li> </ul>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	
Est-ce que le niveau des effectifs garantissant la sécurité déterminés ou approuvés par l'autorité compétente permettent d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin de garantir que les gens de mer bénéficient d'un repos suffisant pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation et les conditions particulières du voyage? <i>(règle 2.7; norme A2.1, paragraphes 1 et 2; voir aussi principe directeur B2.7)</i>	
Comment, dans la détermination du niveau des effectifs permettant d'assurer la sécurité du navire, est-il tenu compte des prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table? <i>(norme A2.1, paragraphe 3)</i>	La réponse est donnée dans les documents requis ci-après <input type="checkbox"/>
Comment les plaintes ou les différends relatifs à la détermination du niveau des effectifs à bord d'un navire permettant d'en assurer la sécurité sont-ils traités? <i>(voir aussi principe directeur B2.7)</i>	

**Complément d'information** sur les mesures donnant effet à la règle 2.7 (voir ci-dessus: *Conseils pratiques pour la rédaction des rapports*, point 5)

**Explications** (voir ci-dessus: *Conseils pratiques pour la rédaction des rapports*, point 7)

**Documentation:** Pour chaque type de navire (passagers, marchandises, etc.), prière de fournir, en anglais, un exemple représentatif d'un document spécifiant les effectifs minimaux permettant d'en assurer la sécurité ou d'un document équivalent établi par l'autorité compétente (*norme A2.7, paragraphe 1*), ainsi que des précisions sur le type de navire concerné, sa jauge brute et le nombre de marins normalement employés à bord.

**Règle 2.8 – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer**  
**Norme A2.8; voir également le principe directeur B2.8**

- Tout Membre doit adopter des politiques nationales visant à renforcer les compétences, les qualifications et les possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur son territoire.
- Des objectifs clairs doivent être établis en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelle, y compris de formation continue, des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de son exploitation et de sa navigation.

D'après nos registres, aucun marin n'est domicilié sur notre territoire

**Prière de cocher la case ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.**

Votre pays s'est-il doté de politiques nationales visant à encourager le développement des carrières et des compétences et les possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur le territoire national?  
 (règle 2.8, paragraphe 1; norme A2.8, paragraphes 1 et 3; voir aussi principe directeur B2.8.1)

Si tel n'est pas le cas, veuillez fournir les informations pertinentes.

Votre pays dispose-t-il d'un registre ou d'une liste régissant l'accès à l'emploi des gens de mer?  
 (voir aussi principe directeur B2.8.2)?

Il n'existe ni registre ni liste régissant l'emploi des gens de mer

**Complément d'information** sur les mesures donnant effet à la règle 2.8 (voir ci-dessus: *Conseils pratiques pour la rédaction des rapports*, point 5)

**Explications** (voir ci-dessus: *Conseils pratiques pour la rédaction des rapports*, point 7)

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

#### Règle 3.1 – Logement et loisirs

Norme A3.1; voir également le principe directeur B3.1

- Conformément aux normes minimales prescrites par la CTM, 2006, tous les navires fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, ou les deux, un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.
  - Les logements des gens de mer doivent être sûrs, décentes et conformes aux prescriptions nationales donnant effet à la CTM, 2006 (*norme A3.1, paragraphe 1*).
  - Le capitaine ou une personne désignée par lui inspecte fréquemment le logement des gens de mer (*norme A3.1, paragraphe 18*), consigne les résultats de chaque inspection par écrit et les tient à disposition pour consultation.
  - Il convient d'accorder une attention particulière aux prescriptions concernant:
    - la taille des cabines et autres espaces de logement (*norme A3.1, paragraphes 9 et 10*);
    - le chauffage et la ventilation (*norme A3.1, paragraphe 7*);
    - le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants (*norme A3.1, paragraphe 6 h*);
    - les installations sanitaires et autres (*norme A3.1, paragraphes 11 et 13*);
    - l'éclairage (*norme A3.1, paragraphe 8*);
    - l'infirmerie (*norme A3.1, paragraphe 12*).
  - Les prescriptions de la règle 3.1 visent également:
    - les installations de loisirs (*norme A3.1, paragraphes 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 bord des navires (*norme A3.1, paragraphes 2 a) et 6 h*).
  - Les navires dont la construction \* est antérieure à l'entrée en vigueur de la CTM, 2006, pour votre pays doivent:
    - fournir et entretenir pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, ou les deux, un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être conformément à la législation nationale (*règle 3.1, paragraphe 1*) et
    - satisfaire aux normes prescrites dans les conventions n° 92 et/ou 133, si elles sont applicables dans votre pays (du fait de leur ratification, en vertu du principe d'équivalence dans leur ensemble des dispositions du fait de la ratification de la convention n° 147 ou du Protocole de 1996 y relatif, ou pour d'autres raisons) (*règle 3.1, paragraphe 2*).
    - Les prescriptions du code qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne sont pas applicables à ces navires, à moins qu'elles ne le soient en vertu de la législation nationale. Les autres prescriptions du code s'appliquent.
- \* *Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.*

Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I /Partie II

**Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.**

<p>Votre pays a-t-il adopté une législation pour garantir que tous les navires visés par la convention et battant pavillon national (y compris ceux construits avant l'entrée en vigueur de la convention pour votre pays) entretiennent un logement et des lieux de loisirs décentes pour les gens de mer à bord? (<i>règle 3.1, paragraphe 1; norme A3.1, paragraphe 1</i>)</p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez résumer la teneur des dispositions législatives concernées:</p>
<p>En ce qui concerne les navires construits avant l'entrée en vigueur de la convention pour votre pays, les prescriptions applicables des conventions n° 92 ou n° 133 (ou encore de la convention n° 147 ou de son protocole) s'appliquent-elles aux questions touchant à la construction et à l'équipement? (<i>règle 3.1, paragraphe 2</i>)</p>	<p>Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer les types de prescriptions qui sont considérées comme touchant à la construction et à l'équipement et qui par conséquent ne sont pas applicables à ces navires:</p>
<p>La législation établissant les normes minimales applicables au logement et aux lieux de loisirs pour les gens de mer à bord tient-elle compte des prescriptions de la règle 4.3 et des dispositions du code qui concernent la protection de la santé et de la sécurité à bord des navires ainsi que la prévention des accidents? (<i>norme A3.1, paragraphe 2 a)</i>)</p>	<p>Si tel n'est pas le cas, veuillez expliquer comment il est tenu compte de ces préoccupations:</p>
<p>Les inspections prescrites par la règle 5.1.4 ont-elles lieu lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation, et/ou en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire? (<i>norme A3.1, paragraphe 3</i>)</p>	<p>Si tel n'est pas le cas, veuillez fournir des précisions:</p>

Prière de résumer la teneur des prescriptions générales adoptées dans votre pays pour le logement en application du <i>paragraphe 6 a)-f) de la norme A3.1.</i>	
Des dérogations (autres que pour les navires à passagers et les navires spéciaux) ont-elles été accordées en ce qui concerne l'emplacement des cabines? ( <i>norme A3.1, paragraphe 6 c) et d)</i> )	Dans l'affirmative, veuillez indiquer les types de dérogations accordées:
Prière de résumer la teneur des mesures adoptées dans votre pays pour prévenir le risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants. ( <i>norme A3.1, paragraphe 6 h)</i> )	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour le chauffage et la ventilation en application du <i>paragraphe 7 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour l'éclairage en application du <i>paragraphe 8 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les cabines en application du <i>paragraphe 9 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les réfectoires en application du <i>paragraphe 10 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les installations sanitaires et les installations de blanchisserie en application des <i>paragraphes 11 et 13 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour l'infirmerie en application du <i>paragraphe 12 de la norme A3.1.</i>	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les installations, commodités et services de loisirs en application des <i>paragraphes 14, 15 et 17 de la norme A3.1.</i>	
Des exemptions ont-elles été autorisées pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200? ( <i>norme A3.1, paragraphes 20 et 21</i> )	Dans l'affirmative, veuillez indiquer les types d'exemptions autorisées:
Des dérogations ont-elles été autorisées pour tenir compte des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes? ( <i>norme A3.1, paragraphe 19</i> )	Dans l'affirmative, veuillez indiquer les types de dérogations autorisées:
Quelle est la fréquence requise pour les inspections du logement des gens de mer qui doivent être menées à bord par le capitaine ou sous son autorité, et quelles sont les prescriptions concernant la consignation et la consultation des résultats de ces inspections? ( <i>norme A3.1, paragraphe 18</i> )	
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 3.1 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
<b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

<p><b>Règle 3.2 – Alimentation et service de table</b>  <b>Norme A3.2; voir également le principe directeur B3.2</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La nourriture et l'eau potable doivent être d'une qualité appropriée dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, compte tenu de leurs appartenances culturelles et religieuses.</li> <li>■ Les gens de mer à bord doivent être nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.</li> <li>■ 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.</li> <li>■ Aucun marin de moins de 18 ans ne doit travailler comme cuisinier de navire.</li> <li>■ 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.</li> </ul> <p>* L'expression «cuisinier de navire» s'entend d'un marin chargé de la préparation des repas (<i>règle 3.2, paragraphe 3; norme A3.2, paragraphes 3 et 4</i>).</p>	
<p>Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/>/Partie II <input type="checkbox"/>  <b>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b></p>	
<p>Les armateurs sont-ils tenus de fournir gratuitement aux gens de mer jusqu'à la fin de leur engagement à bord la nourriture et l'eau potable d'une qualité appropriée et dont la valeur nutritionnelle et la qualité tiennent compte tenu de leurs appartenances culturelles et religieuses?  <i>(règle 3.2, paragraphes 1 et 2; norme A3.2, paragraphe 2 a))</i></p>	
<p>Les navires reçoivent-ils des instructions ou des directives concernant l'aménagement et l'équipement du service de cuisine et de table, de façon à satisfaire aux prescriptions de la <i>norme A3.2, paragraphe 2 b)</i>?</p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez indiquer la nature et la fréquence des instructions ou directives données:</p>
<p>Les cuisiniers de navire sont-ils tenus d'avoir suivi une formation agréée ou reconnue par l'autorité compétente?  <i>(norme A3.2, paragraphes 2 c), 3 et 4)</i></p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez présenter brièvement les principaux éléments de cette formation:</p>
<p>Des dispenses ont-elles été délivrées pour autoriser un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire en qualité de cuisinier de navire conformément à la <i>norme A3.2, paragraphe 6</i>?</p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez indiquer la fréquence et la nature des cas dans lesquels de telles dispenses ont été délivrées:</p>
<p>Quelles sont la fréquence et les modalités des inspections documentées menées à bord par le capitaine ou sous son autorité dans les domaines suivants:      – approvisionnement en vivres et en eau potable;      – locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable;      – cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas?  <i>(norme A3.2, paragraphe 7)</i></p>	
<p>Les cuisiniers de navire doivent-ils avoir plus de 18 ans?  <i>(norme A3.2, paragraphe 8)</i></p>	
<p><b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 3.2 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i>, point 5)</p>	
<p><b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i>, point 7)</p>	

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

<b>Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre</b> <b>Norme A4.1; voir également le principe directeur B4.1</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les gens de mer doivent être couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et avoir accès à des soins médicaux rapides et adéquats qui comprennent les soins dentaires essentiels, pendant la durée de leur service à bord.</li> <li>■ Pour assurer les soins médicaux, il faut qu'il y ait à bord un médecin qualifié (ou au moins, lorsque cela est autorisé, un marin chargé des soins médicaux), une pharmacie de bord, du matériel médical et un guide médical et que les mesures voulues aient été prises pour obtenir des conseils de spécialistes à terre.</li> <li>■ La protection et les soins de santé doivent être assurés gratuitement aux gens de mer, conformément à la législation et la pratique nationales.</li> <li>■ Les gens de mer doivent avoir le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable.</li> </ul>	
SOINS MÉDICAUX À BORD	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/> Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/> /Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher une ou plusieurs cases ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	
Des mesures ont-elles été adoptées pour garantir la protection de la santé des gens de mer qui travaillent sur des navires battant le pavillon de votre pays et faire en sorte qu'ils aient rapidement accès à des services de diagnostic et de traitement assurés à bord par un médecin ou un dentiste qualifié ainsi qu'à des installations, des médicaments, du matériel et des connaissances médicales pour recevoir des soins qui soient comparables à ceux dont bénéficient les travailleurs à terre? <i>(règle 4.1, paragraphe 1; norme A4.1, paragraphes 1 a) et b), 3 et 4 a)-c))</i>	Dans l'affirmative, veuillez résumer la teneur des prescriptions applicables:
Dans quelles circonstances un marin doit-il avoir l'autorisation de l'armateur et/ou du capitaine pour consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale? <i>(norme A4.1, paragraphe 1 c))</i>	
Les traitements médicaux ou dentaires, les médicaments nécessaires et autres soins à bord sont-ils fournis gratuitement aux marins? <i>(règle 4.1, paragraphe 2; norme A4.1, paragraphe 1 d))</i>	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer quelle part de ces frais est à la charge des gens de mer:
Les armateurs doivent-ils prendre à leur charge le coût des soins médicaux prodigués aux gens de mer débarqués dans un port étranger? <i>(règle 4.1, paragraphe 2; norme A4.1, paragraphe 1 d))</i>	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer quelle part de ces frais est à la charge des gens de mer:
La pharmacie de bord, le matériel médical et le guide médical sont-ils inspectés à des intervalles réguliers pour s'assurer qu'ils sont correctement entretenus? <i>(norme A4.1, paragraphe 4 a); voir aussi principe directeur B4.1.1, paragraphe 4))</i>	Dans l'affirmative, veuillez indiquer à quelle fréquence:
Les navires ont-ils l'obligation d'avoir à leur bord du matériel approprié et de tenir à jour une liste des coordonnées requises afin de pouvoir obtenir par radio ou par satellite des consultations médicales auprès de personnes à terre au cours du voyage? <i>(norme A4.1, paragraphes 1 b) et 4 d); voir aussi principe directeur B4.1.1, paragraphe 6)</i>	

SOINS MÉDICAUX À TERRE	
Les gens de mer à bord de navires croisant dans les eaux territoriales de votre pays ou faisant escale dans ses ports ont-ils accès aux installations médicales à terre lorsqu'ils ont besoin d'un traitement médical ou dentaire immédiat? (règle 4.1, paragraphe 3; voir aussi principe directeur B4.1.3))	Notre pays est sans littoral <input type="checkbox"/>
La législation prévoit-elle l'existence d'un système de liaison par radio ou par satellite ou de communication similaire pour assurer des consultations médicales à tous les navires gratuitement et à toute heure? (norme A4.1, paragraphe 4 d))	Notre pays est sans littoral <input type="checkbox"/> Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer si un service de ce type existe et, le cas échéant, signaler les éventuels obstacles qui empêchent d'assurer de tels services:
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 4.1 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
<b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
<b>Documentation:</b> prière de fournir: – un modèle type de rapport médical pour les gens de mer (norme A4.1, paragraphe 2; voir aussi principe directeur B4.1.2, paragraphe 1)); – le texte des prescriptions concernant la pharmacie de bord, le matériel médical et le guide médical (norme A4.1, paragraphe 4 a); voir aussi principe directeur B4.1.1, paragraphes 4 et 5).	

<b>Règle 4.2 – Responsabilité des armateurs</b> <b>Norme A4.2; voir également le principe directeur B4.2</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les gens de mer ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.</li> <li>■ Les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques nécessaires, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité.</li> <li>■ Les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective.</li> <li>■ Des mesures doivent être prises afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés.</li> </ul>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans les documents ci-joint: Contrat d'engagement maritime <input type="checkbox"/> / Dispositions de la convention collective <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	
Votre pays a-t-il adopté des dispositions législatives faisant obligation aux armateurs d'assurer aux gens de mer une assistance et un soutien matériel pour faire face aux conséquences financières (y compris les frais d'inhumation) des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat? (règle 4.2, paragraphe 1; norme A.4.2, paragraphes 1 et 3)	Dans l'affirmative, veuillez renvoyer à ces dispositions si celles-ci sont en anglais, français ou espagnol; sinon, veuillez en résumer la teneur:
La législation nationale limite-t-elle la période pendant laquelle un armateur a l'obligation de prendre à sa charge les frais médicaux et autres dépenses occasionnés par la blessure ou la maladie d'un marin débarqué et de lui verser son salaire? (norme A4.2, paragraphes 2 et 4)	Dans l'affirmative, veuillez indiquer le nombre de semaines, à compter du jour de la blessure ou du début de la maladie, pendant lesquelles l'armateur continue d'avoir cette obligation:

La législation nationale prévoit-elle d'exempter l'armateur de sa responsabilité dans certains cas? (norme A4.2, paragraphe 5)	Dans l'affirmative, veuillez indiquer dans quels cas:
Quel type de couverture financière les armateurs sont-ils tenus de prendre à leur charge pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel? (norme A4.2, paragraphe 1 b))	
Existe-t-il des circonstances dans lesquelles la responsabilité de l'armateur concernant la prise en charge des frais médicaux, du logement et de la nourriture ainsi que des frais d'inhumation, est assumée par les autorités publiques? (norme A4.2, paragraphe 6; voir aussi principe directeur B4.2, paragraphes 2 et 3))	Dans l'affirmative, veuillez indiquer dans quelles circonstances:
L'armateur est-il tenu de sauvegarder les effets personnels laissés à bord par des gens de mer malades, blessés ou décédés et/ou de les faire parvenir aux intéressés ou à leurs parents les plus proches? (norme A4.2, paragraphe 7)	
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 4.2 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
<b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
<b>Documentation:</b> prière de fournir un exemple du type de document accepté ou produit concernant la garantie financière que doivent fournir les armateurs (norme A4.2, paragraphe 1 b)). Si ces documents ne sont pas disponibles en anglais, français ou espagnol, prière d'en fournir un résumé dans l'une de ces langues.	

<b>Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents</b> <b>Norme A4.3; voir également le principe directeur B4.3</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les conditions de travail, de vie et de formation à bord des navires doivent être sûres et saines et conformes à la législation nationale, ainsi qu'aux 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.</li> <li>■ Les navires doivent avoir une politique et un programme de santé et de sécurité au travail afin de prévenir les accidents du travail et les 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.</li> <li>■ 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).</li> <li>■ 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).</li> </ul>	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I <input type="checkbox"/> /Partie II <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	
<p>Votre pays a-t-il adopté une législation et pris d'autres mesures, y compris l'élaboration et la promulgation de directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail, afin de protéger les gens de mer qui vivent, travaillent et suivent une formation à bord de navires battant son pavillon? (règle 4.3, paragraphes 1-3)</p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez renvoyer à ces dispositions, si elles sont disponibles en anglais, français ou espagnol; sinon, veuillez en résumer la teneur:</p>

Cette législation et ces autres mesures traitent-elles de l'ensemble des questions visées aux paragraphes 1 et 2 de la norme A4.3, notamment les mesures prises pour protéger les gens de mer de moins de 18 ans? (norme A4.3, paragraphes 1 et 2; voir aussi principe directeur B4.3)	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer les questions qui ne sont pas traitées:
Cette législation et ces autres mesures sont-elles régulièrement examinées, en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, en vue de leur éventuelle révision pour tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et de la nécessité de les améliorer constamment? (norme A4.3, paragraphe 3)	
Les navires ayant au moins cinq marins à bord sont-ils tenus d'établir un comité de sécurité du navire comptant parmi ses membres des représentants des gens de mer? (norme A4.3, paragraphe 2 d))	
Les accidents du travail ainsi que les lésions et maladies professionnelles sont-ils déclarés conformément aux orientations fournies par l'OIT? (norme A4.3, paragraphes 5 a) et 6))	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer comment ils doivent être déclarés:
Les armateurs sont-ils tenus de procéder à des évaluations des risques au regard de la sécurité et de la santé au travail à bord? (norme A4.3, paragraphe 8)	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer les obligations des armateurs en matière d'évaluation et de prévention des risques:
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 4.3 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
<b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
<b>Documentation:</b> prière de fournir en anglais, français ou espagnol les documents ci-après: <ul style="list-style-type: none"> <li>– un exemple d'un document (par exemple, la partie II de la DCTM) énonçant les pratiques établies par l'armateur ou les programmes à bord (notamment en matière d'évaluation des risques) aux fins de la prévention des accidents du travail, des lésions et maladies professionnelles (norme A4.3, paragraphes 1 c), 2 b) et 8);</li> <li>– le texte des directives nationales applicables (règle 4.3, paragraphe 2);</li> <li>– un exemplaire du/des document(s) utilisé(s) pour notifier des situations dangereuses ou des accidents du travail survenus à bord (norme A4.3, paragraphe 1 d)).</li> </ul>	

**Règle 4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre**  
**Norme A4.4; voir également le principe directeur B4.4**

- Des installations de bien-être à terre, s'il en existe dans votre pays, doivent être accessibles à tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire.
- La mise en place d'installations de bien-être doit être encouragée dans les ports appropriés, lesquels sont déterminés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.
- La création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être doit être favorisée, le but étant de veiller à ce qu'ils soient adaptés eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de toute évolution dans le secteur des transports maritimes.

Notre pays est sans littoral

**Prière de cocher la case ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.**

Combien d'installations de bien-être à terre destinées aux gens de mer sont en service dans votre pays?

<p>Prière de fournir des indications sur les projets de création ou de développement d'installations de bien-être destinées aux gens de mer dans votre pays ? (norme A4.4, paragraphe 2)</p>	
<p>L'accès aux installations ou aux services de bien-être à terre est-il restreint pour certaines catégories de gens de mer débarquant dans des ports où leur navire fait escale? (règle 4.4, paragraphe 1; norme A4.4, paragraphe 1)</p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez indiquer quelles restrictions sont appliquées:</p>
<p>Un ou plusieurs conseils du bien-être ont-ils été créés? (norme A4.4, paragraphe 3)</p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez en indiquer brièvement la composition et les activités:</p>
<p><b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 4.4 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i>, point 5)</p>	
<p><b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i>, point 7)</p>	
<p><b>Documentation:</b> prière de fournir en anglais, français ou espagnol les documents ci-après:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une liste de tous les services et installations de bien-être à terre, s'il en existe, mis à la disposition des gens de mer dans votre pays;</li> <li>- un exemplaire de rapport ou de document d'évaluation établi par un comité du bien-être, le cas échéant, sur les services de bien-être.</li> </ul>	

<p><b>Règle 4.5 – Sécurité sociale</b> <b>Norme A4.5; voir également le principe directeur B4.5</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tous les gens de mer résidant habituellement sur le territoire de votre pays ont le droit de bénéficier d'une protection sociale en complément de la protection concernant les soins médicaux et de celle relevant de la responsabilité des armateurs, dans les branches de la sécurité sociale notifiées par votre pays au Directeur général du BIT (qui doivent inclure au moins trois des neuf branches visées dans la convention).</li> <li>■ La protection sociale ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre et résidant sur le territoire de votre pays. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations.</li> <li>■ Votre pays doit prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer. Le présent rapport doit contenir des renseignements concernant les mesures prises par votre pays pour étendre la protection à des branches autres que celles actuellement notifiées au BIT.</li> <li>■ Il faut examiner les modalités selon lesquelles, conformément à la législation et à la pratique nationales, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, en l'absence d'une couverture suffisante dans les neuf branches visées.</li> <li>■ Dans la mesure compatible avec sa législation et sa pratique, votre pays doit coopérer avec d'autres pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, acquis ou en cours d'acquisition.</li> <li>■ Des procédures équitables et efficaces de règlement des différends doivent être définies.</li> </ul>	
<p><i>Dans la colonne de droite ci-dessous, prière de répondre à la question suivante en fournissant, s'il y a lieu, les précisions requises: pour chacune des neuf branches énumérées dans la colonne de gauche, les gens de mer résidant habituellement sur le territoire de votre pays bénéficient-ils d'une protection de sécurité sociale complémentaire? Dans l'affirmative, prière d'indiquer – en faisant référence aux documents demandés ci-dessous – les principales prestations offertes dans la branche concernée (norme A4.5, paragraphes 1 et 3).</i></p>	
Soins médicaux	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes:
Indemnités de maladie	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes:
Prestations de chômage	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes:
Prestations de vieillesse	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes:

Prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes:
Prestations familiales	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes:
Prestations de maternité	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes:
Prestations d'invalidité	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes:
Prestations de survivants	Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Principales prestations offertes:
Existe-t-il certaines branches dans lesquelles les prestations offertes sont moins favorables que celles dont bénéficient les personnes travaillant à terre et résidant sur le territoire de votre pays? <i>(règle 4.5, paragraphe 3; norme A4.5, paragraphe 3)</i>	Dans l'affirmative, veuillez indiquer de quelles branches il s'agit:
Les personnes à la charge des gens de mer résidant habituellement sur le territoire de votre pays bénéficient-elles d'une protection de sécurité sociale? <i>(règle 4.5, paragraphe 1)</i>	
Prière d'indiquer toute mesure prise ou tout projet en cours d'adoption ou à l'étude dans votre pays qui vise à améliorer les prestations actuellement offertes aux gens de mer ou à étendre la protection de sécurité sociale des gens de mer à des branches dans lesquelles ils ne bénéficient pas encore d'une telle protection. <i>(règle 4.5, paragraphe 2; norme A4.5, paragraphe 11)</i>	
Prière d'indiquer tout accord bilatéral ou multilatéral auquel votre pays est partie et qui porte sur la protection de sécurité sociale, y compris sur le maintien des droits acquis ou en cours d'acquisition. <i>(règle 4.5, paragraphe 2; norme A4.5, paragraphes 3, 4 et 8)</i>	
Est-il procédé à un contrôle pour vérifier que les cotisations dues par les armateurs et, le cas échéant, les gens de mer, au titre des systèmes ou régimes pertinents de protection et de sécurité sociales ont été effectivement versées? <i>(norme A4.5, paragraphe 5; voir aussi principe directeur B4.5, paragraphes 6 et 7)</i>	
Votre pays a-t-il adopté des mesures visant à offrir des prestations sociales à des gens de mer qui ne résident pas sur le territoire national, qui travaillent sur des navires battant son pavillon et qui n'ont pas une couverture sociale suffisante? <i>(norme A4.5, paragraphes 5 et 6; voir aussi principe directeur B4.5, paragraphe 5)</i>	
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 4.4 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
<b>Explications</b> (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

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

Note:

Le titre 5 comprend trois règles principales, la *règle 5.1 (Responsabilités de l'Etat du pavillon)*, la *règle 5.2 (Responsabilités de l'Etat du port)* et la *règle 5.3 (Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre)*. Ces trois règles contiennent le détail des obligations fondamentales énoncées dans l'article V (*Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions*) (voir paragraphes 2 à 7).

Les règles 5.1 et 5.2 regroupent plusieurs règles, composées d'une partie A (*norme*) et d'une partie B (*principe directeur*), qui sont traitées dans le présent rapport comme des règles distinctes (règle 5.1.1 – Principes généraux par exemple).

<b>Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon</b>	
<b>Règle 5.1.1 – Principes généraux</b> <b>Norme A5.1.1; voir également le principe directeur B5.1.1</b> <b>Se reporter également à la règle 5.1.4 et à la norme A5.1.4, paragraphes 1 et 2</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Chaque pays doit disposer d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions de travail à bord des navires battant son pavillon assorti d'objectifs et de normes précis pour son administration ainsi que de procédures générales appropriées permettant d'évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.</li> <li>■ L'autorité compétente doit désigner des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant aux fins de la réalisation de ses fonctions d'inspection et de certification.</li> </ul>	
Prière de décrire la structure et les objectifs fondamentaux du système d'inspection et de certification des conditions du travail maritime mis en place dans votre pays, conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4, pour faire en sorte que les conditions de travail et de vie des gens de mer soient et demeurent conformes aux normes de la convention à bord des navires battant son pavillon. Prière d'indiquer également les mesures visant à évaluer l'efficacité de ce système. <i>(règle 5.1.1, paragraphes 2 et 5; norme A5.1.1, paragraphe 1; règle 5.1.2, paragraphe 2)</i>	
Les navires battant le pavillon de votre pays ont-ils l'obligation de tenir à disposition à bord un exemplaire de la convention? <i>(norme A5.1.1, paragraphe 2)</i>	Dans l'affirmative, veuillez renvoyer au texte applicable:
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.1.	
<b>Documentation:</b> prière de fournir, en anglais, français ou espagnol: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ un rapport ou autre document présentant des informations sur les objectifs et normes définis pour le système d'inspection et de certification de votre pays, notamment sur les procédures prévues aux fins de son évaluation;</li> <li>■ des informations sur les crédits budgétaires alloués à l'administration du système d'inspection et de certification de votre pays pendant la période couverte par le présent rapport et sur les recettes perçues pendant la même période au titre des services d'inspection et de certification;</li> <li>■ des statistiques sur les éléments suivants:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– le nombre de navires battant le pavillon de votre pays inspectés pendant la période couverte par le présent rapport en vue de vérifier leur conformité aux prescriptions de la convention;</li> <li>– le nombre des inspecteurs désignés par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité ayant effectué les inspections correspondantes pendant la période couverte par le présent rapport;</li> <li>– le nombre des certificats de travail maritime à durée de validité ordinaire (soit une durée n'excédant pas cinq ans) en vigueur;</li> <li>– le nombre des certificats provisoires délivrés pendant la période couverte par le présent rapport conformément à la <i>norme A5.1.3, paragraphe 5</i>.</li> </ul> </li> </ul>	

<b>Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon</b>	
<b>Règle 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus</b> <b>Norme A5.1.2; voir également le principe directeur B5.1.2 (et la règle 5.1.1, paragraphe 3)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Des organismes reconnus pourront être autorisés à assurer certaines fonctions d'inspection ou de certification sous réserve des conditions suivantes:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– il s'agit de fonctions pour lesquelles le code de la convention dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu;</li> <li>– ces fonctions sont couvertes par l'habilitation conférée par l'autorité compétente;</li> <li>– l'organisme reconnu a démontré qu'il avait la compétence et l'indépendance nécessaires.</li> </ul> </li> <li>■ Les pays doivent établir un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par des organismes reconnus ainsi que des procédures de communication avec ces organismes et des procédures de contrôle de leur action.</li> <li>■ Les pays doivent fournir au BIT la liste des organismes reconnus en indiquant les fonctions qu'ils sont habilités à assumer.</li> </ul>	
Il n'existe pas d'organisme reconnu dans notre pays <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher la case ci-dessus ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	
Votre pays a-t-il adopté une législation ou d'autres mesures régissant l'habilitation d'organismes reconnus aux fins de la réalisation des fonctions d'inspection et de certification?	Dans l'affirmative, veuillez renvoyer aux dispositions applicables si l'original est en anglais, français ou espagnol ou en résumer la teneur si ce n'est pas le cas:
Les organismes reconnus sont-ils tous autorisés à exiger la correction de défauts sur des navires et à effectuer des inspections à la demande de l'Etat du port? <i>(norme A5.1.2, paragraphe 2)</i>	
Votre pays a-t-il fourni au BIT la liste des organismes reconnus qu'il a autorisés à agir en son nom, en indiquant les fonctions qu'ils sont habilités à assumer? <i>(norme A5.1.2, paragraphe 4)</i>	Oui <input type="checkbox"/> Non, cette information est jointe au présent rapport <input type="checkbox"/>
Prière de décrire comment votre pays procède pour examiner la compétence et l'indépendance des organismes reconnus et de fournir des informations sur tout système établi aux fins de la communication des renseignements pertinents à ces organismes et du contrôle de leur action. <i>(règle 5.1.2, paragraphe 2; norme A5.1.2, paragraphe 1)</i>	Ces informations ont déjà été fournies dans la rubrique relative à la règle 5.1.1 <input type="checkbox"/>
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.2.	
<b>Documentation:</b> prière de fournir, en anglais, français ou espagnol, un ou des exemple(s) des pouvoirs conférés aux organismes reconnus <i>(règle 5.1.1, paragraphe 5; règle 5.1.2, paragraphe 2)</i> .	

<b>Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon</b>	
<b>Règle 5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime</b> <b>Norme A5.1.3; voir également le principe directeur B5.1.3</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les navires doivent conserver un certificat de travail maritime dès lors:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– que leur jauge brute est égale ou supérieure à 500 et qu'ils effectuent des voyages internationaux;</li> <li>– que leur jauge brute est égale ou supérieure à 500 et qu'ils battent le pavillon d'un pays en opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays;</li> <li>– qu'un certificat est requis par l'armateur.</li> </ul> </li> <li>■ Le certificat certifie que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation de votre pays et autres dispositions visant l'application de la convention.</li> <li>■ Le certificat est délivré une fois que les 14 points énumérés à l'annexe A5-I ont été inspectés et déclarés conformes, pour une durée n'excédant pas cinq ans, sous réserve de la réalisation d'au moins une inspection intermédiaire pendant cette période.</li> <li>■ Dans certains cas déterminés, un certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire, mais une fois seulement et pour une durée n'excédant pas six mois.</li> <li>■ Une déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) doit être annexée au certificat (s'il s'agit d'un certificat à durée de validité ordinaire); cette déclaration compte une partie I, qui est établie par l'autorité compétente et indique les prescriptions</li> </ul>	

<p>nationales relatives aux 14 points énumérés à l'annexe A5-I, et une partie II, qui est établie par l'armateur et certifiée par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité et énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec ces prescriptions nationales.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La présentation et le contenu des certificats et de la DCTM sont définis dans la <i>norme A5.1.3</i> et l'annexe A5-II.</li> <li>■ Dans certaines circonstances déterminées, le certificat de travail maritime perd sa validité ou doit être retiré.</li> </ul>	
<p><i>Dans la colonne de droite ci-dessous, prière de renvoyer aux dispositions nationales et autres mesures visant à assurer l'application des prescriptions de la convention figurant en regard dans la colonne de gauche, si l'original est en anglais, français ou espagnol; si tel n'est pas le cas, prière de renvoyer à ces dispositions ou mesures et d'en résumer la teneur.</i></p>	
<p>Les cas dans lesquels un certificat de travail maritime est prescrit; la durée de validité maximum de ce document; la portée de l'inspection préalable; l'obligation d'effectuer une inspection intermédiaire; les dispositions relatives au renouvellement du certificat. (<i>règle 5.1.3; norme A5.1.3, paragraphes 1-4</i>)</p>	
<p>Les cas dans lesquels un certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire; la durée de validité maximum de ce document; la portée de l'inspection préalable. (<i>norme A5.1.3, paragraphes 5-8</i>)</p>	
<p>Les prescriptions relatives à l'affichage à bord et la mise à disposition pour consultation du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime. (<i>règle 5.1.3, paragraphe 6; norme A5.1.3, paragraphes 12 et 13</i>)</p>	
<p>Les circonstances dans lesquelles le certificat de travail maritime perd sa validité. (<i>norme A5.1.3, paragraphes 14 et 15; voir aussi principe directeur B5.1.3, paragraphe 6</i>)</p>	
<p>Les circonstances dans lesquelles le certificat de travail maritime doit être retiré. (<i>norme A5.1.3, paragraphes 16 et 17</i>)</p>	
<p><b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.3.</p>	
<p><b>Documentation:</b> prière de fournir un exemplaire en anglais du certificat de travail maritime provisoire national si votre pays délivre un tel document.</p>	

<p><b>Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon</b></p> <p><b>Règle 5.1.4 – Inspection et mise en application</b></p> <p><b>Norme A5.1.4; voir également le principe directeur B5.1.4</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les dispositions nécessaires doivent être prises pour assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les instructions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer les inspections de façon efficace.</li> <li>■ Les navires doivent être inspectés aux intervalles prescrits aux fins de la certification, le cas échéant, ces intervalles ne devant en aucun cas excéder trois ans.</li> <li>■ Si une plainte qui n'apparaît pas manifestement infondée est reçue ou qu'un défaut de conformité aux prescriptions de la convention ou de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime sont constatés, une enquête doit être ouverte sur la question et tout manquement doit être corrigé.</li> <li>■ Lorsqu'il y a lieu de croire que des manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la convention (y compris aux droits des gens de mer) ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, les inspecteurs doivent être habilités à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises (cette décision doit pouvoir faire l'objet d'un recours).</li> <li>■ Tous les efforts raisonnables doivent être faits pour éviter qu'un navire ne soit indûment retenu ou retardé. Des indemnités doivent être versées en cas d'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs.</li> <li>■ Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives doivent être effectivement appliquées en cas d'infraction aux</li> </ul>

<p>prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les inspecteurs doivent tenir confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation de la législation.</li> <li>■ Pour toute inspection effectuée, les inspecteurs doivent soumettre à l'autorité compétente un rapport qui sera affiché à bord du navire et communiqué sur demande aux représentants des gens de mer. L'autorité compétente doit tenir des registres des inspections et publier un rapport annuel.</li> </ul>	
<p>Tous les navires battant le pavillon de votre pays visés par la convention font-ils l'objet, tous les trois ans au moins, d'une inspection destinée à vérifier leur conformité avec les prescriptions de la convention? (règle 5.1.4, paragraphe 1; norme A5.1.4, paragraphe 4)</p>	<p>Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer toutes les catégories de navires qui ne font l'objet d'aucune inspection ou sont inspectés à des intervalles excédant trois ans:</p>
<p>Prière d'indiquer quelles sont les qualifications et la formation exigées des inspecteurs de l'Etat du pavillon qui effectuent des inspections en vertu de la convention. (norme A5.1.4, paragraphe 3)</p>	
<p>Prière de résumer les mesures adoptées pour garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure induite; prière d'indiquer également comment l'application de ces mesures est assurée. (norme A5.1.4, paragraphes 3, 6, 11 a) et 17)</p>	
<p>Les inspecteurs sont-ils munis d'un exemplaire des <i>Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006</i>, directives internationales établies par le BIT en 2008, ou de directives ou orientations nationales similaires? (norme A5.1.4, paragraphe 7; voir aussi principe directeur B5.1.4, paragraphe 2)</p>	
<p>Prière de résumer les procédures suivies pour recevoir et traiter des plaintes et faire en sorte que leur source soit tenue confidentielle. (norme A5.1.4, paragraphes 5, 10 et 11 b); voir aussi principe directeur B5.1.4, paragraphe 3)</p>	
<p>Prière d'indiquer les dispositions prises pour faire en sorte que les inspecteurs, pour toute inspection effectuée, soumettent un rapport à l'autorité compétente, qu'une copie de ce rapport soit remise au capitaine et qu'une autre soit affichée sur le tableau d'affichage du navire. (norme A5.1.4, paragraphe 12)</p>	
<p>Quels sont les cas de figure dans lesquels il peut être interdit à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises pour remédier à des manquements aux dispositions de la convention? (norme A5.1.4, paragraphe 7 c))</p>	
<p>Prière d'indiquer les dispositions légales ou principes rendant obligatoire le versement d'indemnités pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs et d'en résumer la teneur; le cas échéant, prière de donner des exemples de situations dans lesquelles des armateurs ont reçu de telles indemnités. (norme A5.1.4, paragraphe 16)</p>	
<p><b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.4.</p>	

**Documentation:** prière de fournir:

- un exemplaire en anglais, français ou espagnol des rapports annuels sur les activités d'inspection publiés conformément à la norme A5.1.4, paragraphe 13, pendant la période couverte par le présent rapport;
- le document type énonçant les tâches et pouvoirs des inspecteurs remis aux intéressés ou signés par eux (norme A5.1.4, paragraphe 7; voir aussi principe directeur B5.1.4, paragraphes 7 et 8), ainsi qu'un résumé en anglais, français ou espagnol de ce document si l'original n'est pas dans l'une de ces langues;
- un exemplaire des directives nationales éventuellement remises aux inspecteurs conformément à la norme A5.1.4, paragraphe 7, ainsi qu'un résumé en anglais, français ou espagnol de leur contenu si l'original n'est pas dans l'une de ces langues;
- un exemplaire du formulaire utilisé par les inspecteurs pour établir leurs rapports (norme A5.1.4, paragraphe 12);
- un exemplaire de tout document disponible visant à informer les gens de mer et autres intéressés des procédures permettant de présenter une plainte (en toute confidentialité) au sujet d'une infraction aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) (norme A5.1.4, paragraphe 5; voir aussi principe directeur B5.1.4, paragraphe 3), ainsi qu'un résumé en anglais, français ou espagnol de son contenu si l'original n'est pas dans l'une de ces langues.

**Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon****Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord****Norme A5.1.5; voir également le principe directeur B5.1.5**

- Il doit exister, à bord de tous les navires, des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la CTM, 2006 (y compris les droits des gens de mer).
- Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible; cependant, les gens de mer doivent avoir le droit de porter plainte directement auprès du capitaine ou d'autorités extérieures appropriées.
- Les procédures doivent prévoir le droit des gens de mer d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte et des mesures pour prévenir la victimisation des gens de mer ayant porté plainte. Cette victimisation doit être interdite.
- Tous les gens de mer doivent recevoir un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire.

Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I /Partie II

**Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.**

L'autorité compétente de votre pays a-t-elle établi un modèle de procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes à bord des navires battant le pavillon de votre pays?  
(règle 5.1.5, paragraphe 1; norme A5.1.5, paragraphes 1-3; voir aussi principe directeur B5.1.5, paragraphes 1 et 2)

Dans l'affirmative, veuillez indiquer dans quelle mesure les armateurs sont tenus d'utiliser ce modèle:

Prière d'indiquer les dispositions légales ou principes en vertu desquels la victimisation des gens de mer ayant présenté une plainte est interdite et sanctionnée dans votre pays et d'en résumer la teneur.  
(règle 5.1.5, paragraphe 2)

Prière de présenter brièvement les mesures prises pour faire en sorte que tous les gens de mer reçoivent un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire et mentionnant notamment les coordonnées à utiliser dans le cas du navire et des gens de mer concernés.  
(norme A5.1.5, paragraphe 4)

**Complément d'information** sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.5.

**Documentation:** prière de fournir le texte du modèle de procédures pour le traitement des plaintes à bord en vigueur dans votre pays, si un tel modèle a été établi, ou des procédures appliquées de façon habituelle sur les navires battant le pavillon de votre pays, ainsi que la traduction en anglais, français ou espagnol de ces procédures si l'original n'est pas dans l'une de ces langues.

<b>Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon</b>	
<b>Règle 5.1.6 – Accidents maritimes</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Une enquête officielle doit être diligentée sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant le pavillon de votre pays.</li> <li>■ Les Membres de l'OIT doivent coopérer aux enquêtes sur les accidents maritimes graves.</li> </ul>	
Prière d'indiquer les dispositions légales applicables et toute autre mesure donnant effet à la règle 5.1.6 et de fournir un résumé de ces dispositions ou mesures en anglais, français ou espagnol si l'original n'est pas dans l'une de ces langues.	
Prière d'indiquer les mesures et prescriptions mises en place pour assurer l'ouverture d'une enquête officielle en cas d'accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine impliquant un navire battant le pavillon de votre pays et de préciser si les rapports finaux de telles enquêtes sont en principe rendus publics. <i>(règle 5.1.6, paragraphe 2)</i>	
Prière de fournir des informations sur le nombre d'enquêtes diligentées pendant la période couverte par le présent rapport.	
<b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 5.1.6.	

<b>Règle 5.2 – Responsabilités de l'Etat du port</b>	
<b>Règle 5.2.1 – Inspections dans le port</b>	
<b>Norme A5.2.1; voir également le principe directeur B5.2.1</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans un port est susceptible d'être inspecté par un fonctionnaire autorisé de votre pays pour vérifier la conformité aux prescriptions de la convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des gens de mer.</li> <li>■ L'inspection doit se fonder sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port.</li> <li>■ Si le navire dispose d'un certificat de travail délivré conformément à la convention, ce certificat et la déclaration de conformité du travail maritime qui y est annexée doivent être acceptés comme attestant, sauf preuve contraire, sa conformité. L'inspection doit alors se limiter à un contrôle du certificat et de la déclaration, sauf dans les cas prévus aux alinéas a) à d) de la norme A5.2.1, paragraphe 1.</li> <li>■ Dans ces cas, une inspection plus approfondie peut être effectuée, et elle doit l'être 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 convention, y compris les droits des gens de mer.</li> <li>■ En principe, l'inspection plus approfondie doit couvrir les 14 points énumérés à l'annexe A5-III, sauf lorsqu'une plainte est déposée.</li> <li>■ Les procédures devant être suivies lorsque des manquements ou non-conformités sont constatés (notamment l'immobilisation du navire jusqu'à leur rectification ou l'acceptation par le fonctionnaire autorisé d'un plan visant à y remédier) sont énoncées dans la norme A5.2.1, paragraphes 4 à 6.</li> <li>■ Il convient d'éviter, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. Des dommages et intérêts devront être payés pour toute perte ou tout préjudice subi s'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé.</li> </ul>	
Notre pays n'est pas un Etat du port <input type="checkbox"/>	
<b>Prière de cocher la case ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b>	
Prière de signaler tout mémorandum d'entente régional sur le contrôle par l'Etat du port auquel votre pays est partie. <i>(règle 5.2.1, paragraphe 3)</i>	
Votre pays a-t-il établi un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port pour vérifier la conformité aux prescriptions de la CTM, 2006 (y compris les droits des gens de mer)? <i>(règle 5.2.1, paragraphes 1, 4 et 5)</i>	Dans l'affirmative, veuillez présenter ce système, notamment la méthode utilisée pour évaluer son efficacité:

<p>Prière de donner le nombre des fonctionnaires autorisés désignés par l'autorité compétente et de fournir des informations sur les qualifications et la formation exigées des personnes effectuant le contrôle par l'Etat du port.</p>	
<p>Les fonctionnaires autorisés reçoivent-ils des orientations concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire (par exemple les orientations pertinentes des <i>Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006</i>, directives internationales établies par le BIT en 2008, des orientations nationales similaires ou encore des orientations fournies dans un mémorandum d'entente régional sur le contrôle par l'Etat du port)? (norme A5.2.1, paragraphe 7)</p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez indiquer quelles sont ces orientations:</p>
<p>Prière d'indiquer les dispositions légales ou principes prévoyant le versement de dommages et intérêts pour tout préjudice ou perte résultant de l'immobilisation ou du retard induit d'un navire et d'en résumer la teneur; le cas échéant, prière de citer des exemples de situations dans lesquelles des dommages et intérêts ont été versés à des armateurs. (norme A5.2.1, paragraphe 8)</p>	
<p><b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 5.2.1.</p>	
<p><b>Documentation:</b> prière de fournir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ le texte des orientations nationales fournies aux inspecteurs en application de la <i>norme A5.2.1, paragraphe 7</i>, et d'en indiquer la teneur en anglais, français ou espagnol si l'original n'est pas dans l'une de ces langues;</li> <li>■ des statistiques sur les éléments suivants, pour la période couverte par le présent rapport: <ul style="list-style-type: none"> <li>– le nombre de navires étrangers inspectés dans les ports;</li> <li>– le nombre d'inspections plus approfondies effectuées en application de la <i>norme A5.2.1, paragraphe 1</i>;</li> <li>– le nombre de cas dans lesquels des manquements importants ont été constatés;</li> <li>– le nombre d'immobilisations de navires étrangers dues, pour tout ou partie, à des conditions à bord présentant un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou constituant une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la CTM, 2006 (y compris les droits des gens de mer).</li> </ul> </li> </ul> <p>Note: Si les informations demandées sont aussi présentées en relation avec un accord régional sur le contrôle par l'Etat du port, il suffit de fournir un exemplaire du rapport correspondant ou un lien renvoyant vers le site Internet donnant accès aux renseignements en question.</p>	

<p><b>Règle 5.2 – Responsabilités de l'Etat du port</b></p>
<p><b>Règle 5.2.2 – Procédures de traitement à terre des plaintes</b> <b>Norme A5.2.2; voir également le principe directeur B5.2.2</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé au port où le navire fait escale.</li> <li>■ Le fonctionnaire autorisé doit entreprendre une enquête initiale. Si la plainte relève des dispositions de la norme A5.2.1, une inspection plus approfondie peut être effectuée. Sinon, le fonctionnaire autorisé doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire.</li> <li>■ Si l'enquête ou l'inspection révèle une non-conformité justifiant l'immobilisation du navire, la procédure prévue dans la <i>norme A5.2.1, paragraphe 6</i>, doit être suivie.</li> <li>■ Si tel n'est pas le cas et que la plainte n'a pas été réglée, le fonctionnaire autorisé en avise l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir des conseils et un plan de mesures correctives.</li> <li>■ Si la plainte n'est toujours pas réglée, l'Etat du port doit transmettre au Directeur général du BIT une copie du rapport du fonctionnaire autorisé accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée par l'Etat du pavillon; les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port sont également informées.</li> <li>■ Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.</li> </ul>
<p>Notre pays n'est pas un Etat du port <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher la case ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b></p>

<p>Votre pays a-t-il établi des procédures, notamment des mesures visant à garantir la confidentialité des plaintes, en vue de permettre aux gens de mer faisant escale dans ses ports de présenter des plaintes au sujet d'une infraction aux prescriptions de la CTM, 2006 (y compris les droits des gens de mer)? (règle 5.2.2, paragraphe 1; norme A5.2.2, paragraphes 1-7; voir aussi principe directeur B5.2.2)</p>	<p>Dans l'affirmative, veuillez présenter ces procédures en renvoyant aux dispositions légales ou mesures correspondantes:</p>
<p>Prière de fournir des informations sur le nombre des plaintes dont il a été rendu compte pendant la période couverte par le présent rapport ainsi que sur le nombre des plaintes réglées dont le Directeur général a été informé. (norme A5.2.2, paragraphe 6)</p>	
<p><b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 5.2.2.</p>	
<p><b>Documentation:</b> Prière de fournir, en anglais, français ou espagnol, le texte de tout document présentant les procédures de traitement à terre des plaintes.</p>	

<p align="center"><b>Règle 5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre</b> <b>Norme A5.3; voir également le principe directeur B5.3</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les Membres de l'OIT doivent mettre en place un système efficace d'inspection et de surveillance pour s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en tant que fournisseurs de main-d'œuvre, notamment en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer.</li> <li>■ Les Membres doivent aussi assumer des responsabilités en ce qui concerne la sécurité sociale des gens de mer qui sont leurs nationaux, des résidents ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire.</li> </ul>	
<p>Il n'y a pas de gens de mer dans notre pays <input type="checkbox"/> <b>Prière de cocher la case ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.</b></p>	
<p>Prière de présenter le système mis en place à l'échelon national pour assurer l'inspection, la surveillance et le respect des responsabilités qui incombent à votre pays en tant que fournisseur de main-d'œuvre en vertu de la CTM, 2006, y compris les procédures légales en cas d'infraction aux prescriptions prévues dans la règle 1.4. Prière de présenter également la méthode utilisée pour évaluer l'efficacité de ce système. (règle 5.3, paragraphes 3 et 4; norme A5.3, à lire conjointement avec la norme A1.4)</p>	<p>Ces informations ont déjà été fournies dans la rubrique relative à la règle 1.4 <input type="checkbox"/></p>
<p>Si, dans votre pays, des gens de mer sont des nationaux, des résidents habituels ou des personnes domiciliées sur le territoire, des dispositions ont-elles été prises pour faire en sorte qu'ils bénéficient d'une protection de sécurité sociale, quel que soit le pavillon du navire à bord duquel ils travaillent? (règle 5.3, paragraphe 1)</p>	<p>Il a déjà été répondu à cette question dans la rubrique relative à la règle 4.5 <input type="checkbox"/></p>
<p><b>Complément d'information</b> sur les mesures donnant effet à la règle 5.3.</p>	

## Annexe

### **Avis du Conseiller juridique sur les relations entre les parties A et B du code (annexe D du rapport I (1A) soumis à la Conférence internationale du Travail à sa 94<sup>e</sup> session (maritime), 2006) <sup>1</sup>**

#### ***Coexistence de dispositions obligatoires et non obligatoires dans une convention***

Des questions ont été posées au Conseiller juridique [en 2003] par les représentantes des gouvernements des Pays-Bas et du Danemark, ainsi que par les représentants des gouvernements de Chypre et de la Norvège relatives à diverses conséquences de la coexistence, dans le projet de convention du travail maritime (consolidée), de dispositions ayant force obligatoire pour les Membres qui l'ont ratifiée et de dispositions n'ayant pas force obligatoire.

Le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes de travail maritime est engagé, conformément à son mandat, dans la préparation d'un instrument d'un type nouveau au regard des instruments adoptés jusqu'à présent par l'Organisation internationale du Travail – une convention consolidée. La consolidation des instruments du travail maritime en vigueur vise à en englober dans un instrument unique la substance dans une approche radicalement différente de celle qui a consisté jusqu'à présent à adopter des conventions contenant des dispositions techniques détaillées complétées ou non par d'autres instruments, les recommandations. Dans cette perspective, le schéma formel traditionnel qui repose sur la distinction entre convention, dont toutes les dispositions auraient force obligatoire, et recommandation, dont les dispositions n'auraient pas force obligatoire, n'est pas pertinent.

Le futur instrument est une convention, ouverte à la ratification des Etats Membres, qui prévoit expressément, dans l'actuel projet d'article VI, paragraphe 1, la coexistence de dispositions ayant ou non force obligatoire. Les dispositions de la partie A du code seront obligatoires, celles de la partie B ne le seront pas. Quelques conventions internationales du travail prévoient, à côté de dispositions ayant force obligatoire, des dispositions ne présentant pas les mêmes caractéristiques <sup>2</sup>. La nouveauté introduite par le futur instrument tient pour l'essentiel au volume de dispositions non obligatoires contenues dans l'instrument. Il importe également de remarquer que d'autres organisations comme l'Organisation maritime internationale ont adopté des conventions qui contiennent les deux types de dispositions sans qu'apparemment cela soulève des problèmes d'application.

Les Membres qui ratifieront la convention devront se conformer aux obligations prévues dans les dispositions des articles, des réglementations et de la partie A du code. Leur unique obligation, au regard de la partie B du code, sera d'examiner de bonne foi dans quelle mesure ils leur donneront effet aux fins de la mise en œuvre des dispositions des articles, des réglementations et de la partie A du code. Les Membres sont libres d'adopter d'autres mesures que celles prévues dans la partie B du code pour autant que les obligations contenues dans les autres parties de l'instrument soient respectées. Le Membre

<sup>1</sup> BIT, *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, rapport I (1A), Conférence internationale du Travail, 94<sup>e</sup> session (maritime), Genève, 2006.

<sup>2</sup> Voir par exemple convention (n° 161) sur les services de santé au travail, 1985, art. 9, paragr. 1, «[...] les services de santé au travail devraient être multidisciplinaires.»

qui choisit la mise en œuvre des mesures et méthodes contenues dans la partie B du code est présumé donner effet aux dispositions correspondantes des parties obligatoires, tandis que celui qui utilise d'autres mesures aura, le cas échéant, et notamment pour le cas où l'exécution de la convention est mise en doute dans le cadre des procédures de contrôle, à justifier d'une mise en œuvre conforme des dispositions obligatoires.