

# LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006



Guide de l'ITF pour les gens de mer sur la  
Convention du travail maritime, 2006



Intégrant les amendements de 2014 et 2016

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) est une organisation syndicale internationale qui représente près de cinq millions de travailleurs et travailleuses des transports à travers le monde. Environ 700 syndicats dans quelque 150 pays sont membres de l'ITF.

**Photo de couverture : Philip Apuang**



# La Convention du travail maritime, 2006



Guide de l'ITF pour les gens de mer sur la  
Convention du travail maritime, 2006

Intégrant les amendements de 2014 et 2016

Publié par :

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)  
49-60 Borough Road, Londres, SE1 1DR, Royaume-Uni



# Table des matières :

<b>Termes &amp; abréviations</b>	<b>i</b>
<b>1. À propos de la Convention du travail maritime, 2006 (MLC)</b>	<b>1</b>
Pourquoi la Convention du travail maritime de l'OIT a-t-elle été adoptée ?	
Comment et quand la MLC est-elle entrée en vigueur ?	
Qui est couvert par la MLC ? Quels navires ? Quels gens de mer ?	
Les droits fondamentaux, les droits des travailleurs et la Convention du travail maritime	
Droits des gens de mer	
Fonctionnement	
Structure de la convention	
Mesures équivalentes	
Consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer	
Amendements à la MLC de 2014 et 2016	
<b>2. Vos droits aux termes de la Convention du travail maritime (Titres 1 à 4)</b>	<b>11</b>
<b>Titre 1 : Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires</b>	<b>11</b>
Âge minimum	
Certificat médical	
Formation et qualifications	
Recrutement et placement	
Comment savoir si une société de recrutement et de placement est fiable ?	
<b>Titre 2 : Conditions d'emploi</b>	<b>17</b>
Contrats d'engagement maritime	
Quels éléments doivent figurer dans votre contrat d'engagement ?	
Salaires	
Heures supplémentaires	
Envoyer de l'argent chez vous	
Vos droits	
Durée du travail ou du repos	
Droit à un congé	
Rapatriement	
Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage	
Effectifs	
Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer	

<b>Titre 3 : Logement, loisirs, alimentation et service de table</b>	<b>29</b>
Logement et loisirs	
Alimentation et service de table	
<b>Titre 4 : Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale</b>	<b>43</b>
Soins médicaux à bord des navires et à terre	
Équipements médicaux à bord des navires	
Responsabilité des armateurs	
Santé et sécurité et prévention des accidents	
Les jeunes gens de mer	
Accès à des installations de bien-être à terre	
Consulats	
Sécurité sociale	
Qu'entend-on par « sécurité sociale » ?	
<b>3. Conserver vos droits (Titre 5)</b>	<b>55</b>
<b>Titre 5 : Conformité et mise en application des dispositions</b>	<b>55</b>
Responsabilités de l'État du pavillon	
Déclaration de conformité du travail maritime	
Certificat de travail maritime	
Certificats et autres documents connexes	
Quand un certificat perd-il sa validité ?	
Inspection et mise en application	
Procédures de plainte à bord	
Accidents maritimes	
Responsabilités de l'État du port	
Inspections dans le port	
Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer	
Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre	
<b>4. Liste des conventions incluses dans la Convention du travail maritime</b>	<b>67</b>
<b>5. Index MLC – Où trouver ce que vous cherchez</b>	<b>69</b>

# Termes et abréviations

**Abandon** – Omission de l’armateur de recouvrer les coûts du rapatriement ou de fournir l’entretien et le soutien nécessaires, ou rupture unilatérale des liens avec les gens de mer, y compris le non-paiement des salaires pendant au moins deux mois

**Autorité compétente** – Le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter et appliquer des règlements ou d’autres instructions juridiques concernant une disposition de la convention

**CIMM** – Chambre internationale de la marine marchande

**Contrat d’engagement maritime** – Renvoi à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d’équipage, ainsi qu’à des dispositions d’une convention collective

**Convention collective** – Accord portant sur les conditions d’emploi et de travail, négocié par un syndicat au nom d’un groupe de travailleurs

**Créance contractuelle** – Toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d’un accident de travail, d’une maladie professionnelle ou d’un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d’engagement maritime ou la convention collective

**Déclaration de conformité du travail maritime** – Document annexé au certificat de travail maritime qui doit être présent à bord des navires certifiés MLC

**Droits des gens de mer** – Vos droits en matière d’emploi et vos droits sociaux, y compris le droit à un lieu de travail sûr et sans danger, le droit à des conditions d’emploi équitables, le droit à des conditions de travail et de vie décentes, le droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale

**Fin du traitement favorable** – Concept qui empêche les navires battant le pavillon d’États n’ayant pas ratifié la convention de bénéficier injustement d’avantages par rapport à des navires sous pavillon d’États l’ayant ratifiée

**MARPOL** – Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973 (et ses protocoles)

**Mesures équivalentes** – Toutes lois, réglementations, conventions collectives ou autres mesures dont se sert un État pour mettre en œuvre les prescriptions



de la convention. L'approche adoptée peut varier de celle prescrite dans la convention pour autant que les objectifs soient respectés.

**MLC** – Convention du travail maritime, 2006

**OIT** – Organisation internationale du Travail, fondée en 1919 pour promouvoir la justice sociale et participer à la « paix universelle et durable ». L'OIT comprend des représentants des gouvernements et des organisations d'employeurs et de travailleurs, conformément à un processus dit « tripartite ». Au fil des années, elle a publié de nombreuses conventions et recommandations internationales du travail, notamment sur la liberté syndicale, l'emploi, les politiques sociales, les conditions de travail, la sécurité sociale, les relations professionnelles et l'administration du travail, et le travail des enfants.

**OMI** – Organisation maritime internationale, créée en 1948 et dont la première réunion s'est tenue en 1959. Son principal mandat comprend l'élaboration et le maintien d'un cadre de réglementation exhaustif en matière de navigation maritime, la sûreté, les questions d'ordre environnemental et juridique, la coopération technique, la sécurité maritime et l'efficacité du transport maritime. Alors que l'OIT se concentre principalement sur les travailleurs, l'OMI porte davantage son attention sur les éléments techniques liés aux navires.

**OMS** – Organisation mondiale de la santé, l'institution des Nations Unies en charge de la coordination des normes internationales et des indications en matière de santé. L'Organisation publie le « Guide médical international de bord » dont la première parution remonte à 1967.

**Organisme reconnu** – Organisme (comme une société de classification) à qui l'autorité compétente a délégué certaines tâches

**SOLAS** – Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974

**STCW** – Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978 (amendée en 1995)

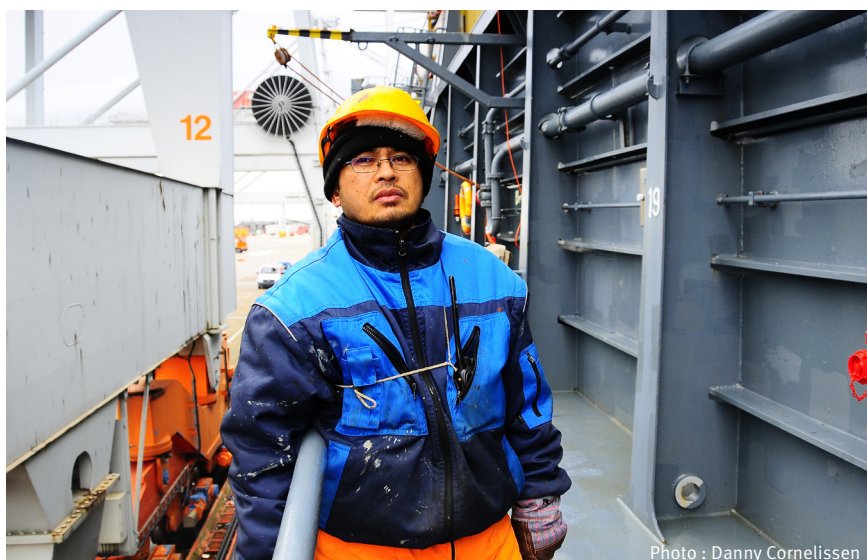
## 1. À propos de la Convention du travail maritime, 2006

### Pourquoi la Convention du travail maritime de l'OIT a-t-elle été adoptée ?

Chacun s'accorde sur le fait que, les activités du secteur maritime se déployant dans le monde entier, il convient de mettre en place une protection particulière pour les gens de mer, surtout sachant qu'ils bénéficient parfois de dérogations vis-à-vis des lois nationales du travail.

La Convention du travail maritime de 2006 (MLC), également connue sous le nom de « Charte des gens de mer », reprend et s'appuie sur 68 conventions et recommandations du travail maritime existantes, de même que sur des principes fondamentaux plus généraux, afin de garantir à tous les gens de mer des conditions de travail et de vie décentes. Une liste des conventions reprises est jointe à titre d'information à la fin du présent guide. D'autres conventions importantes, comme celles relatives aux pièces d'identité des gens de mer (conventions n° 108 et 105) et aux pensions des gens de mer (convention n° 71), n'y sont pas incluses.

L'objectif est que la MLC prenne sa place au sein de réglementations comme les normes de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la sécurité des navires, la sécurité et la sûreté des personnes et la qualité de la gestion des navires (les conventions SOLAS, STCW et MARPOL, par exemple). Alors que ces dernières portent davantage sur les navires et leurs activités, la Convention du travail maritime s'attache plus aux droits des gens de mer.



Il convient de rappeler que la MLC fixe des exigences minimales et que de nombreux États du pavillon ratifiant la convention peuvent avoir des normes supérieures. Néanmoins, les États ne peuvent pas réduire les droits existants au moment de ratifier une nouvelle convention.

### **Comment et quand la MLC est-elle entrée en vigueur ?**

La Convention du travail maritime a été adoptée en février 2006 et est entrée en vigueur en août 2013, douze mois après que la ratification d'au moins 30 pays représentant au moins un tiers de la jauge brute de la flotte marchande mondiale a été enregistrée.

Certaines caractéristiques de la MLC devraient permettre aux gouvernements de l'adopter assez facilement, et de mettre en place ses dispositions et de l'appliquer équitablement.

Certaines parties ont un caractère obligatoire, tandis que d'autres fournissent des orientations de façon à assurer une protection aux gens de mer sans se montrer trop précis quant à la façon de procéder. L'objectif est d'encourager un nombre maximum d'États à ratifier la convention. La MLC prévoit également un mécanisme de mise en pratique des normes grâce à un système d'inspection et de certification pour les autorités des États du pavillon et du port. Un élément essentiel de l'exécution réside dans la capacité d'immobiliser un navire s'il ne respecte pas la convention.

### **Qui est couvert par la MLC ?**

#### **Quels navires ?**

Tous les navires sont couverts, à l'exception des :

- navires naviguant exclusivement dans les eaux intérieures, à proximité des côtes, dans des eaux abritées ou dans des zones où s'applique une réglementation portuaire ;
- navires de pêche ;
- navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques ; et
- navires de guerre et navires de guerre auxiliaires.

L'État du pavillon peut décider de soustraire les navires d'une jauge brute inférieure à 200, n'effectuant pas de voyages internationaux, à certaines obligations pour autant que les droits des gens de mer concernés soient déjà couverts par des lois, des conventions collectives ou d'autres mesures nationales.

## Quels gens de mer ?

Toutes les personnes employées, engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la convention s'applique, y compris les équipes volantes et le personnel hôtelier des navires de croisière — toute personne travaillant à bord.

En cas de doute quant à la couverture par la convention d'une catégorie de navires ou de personnes, les autorités du pays doivent clarifier la situation, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées.

## Les droits fondamentaux, les droits des travailleurs et la Convention du travail maritime

La Convention du travail maritime exige des gouvernements qu'ils s'assurent que leurs lois et réglementations respectent certains droits fondamentaux du travail.

Il s'agit de :

- la liberté syndicale – votre droit d'adhérer à un syndicat de votre choix ;
- la reconnaissance effective du droit à la négociation collective – le droit de votre syndicat de négocier une convention collective en votre nom ;
- l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire – votre droit de travailler de plein gré et d'être payé pour ce travail ;
- l'abolition effective du travail des enfants ; et
- l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession – votre droit d'être traité de la même façon que vos collègues marins effectuant la même tâche, quelles que soient votre race, religion, ascendance nationale, genre ou opinion politique.

Photo : Danny Cornelissen



**En résumé, vous avez droit à un lieu de travail sûr et sans danger, en conformité avec les normes de sécurité, à des conditions d'emploi équitables, à des conditions de travail et de vie décentes, y compris une protection sociale comme des soins médicaux, des mesures de protection de la santé et de bien-être.**

## **Droits des gens de mer**

Les droits mentionnés ci-dessus sont développés dans les prescriptions de la MLC et sont regroupés sous les quatre titres suivants :

- Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires
- Conditions d'emploi
- Logement, loisirs, alimentation et service de table
- Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale

Vous trouverez sous ces titres davantage de détails sur les obligations des États et des armateurs en vue de garantir que les gens de mer disposent du même type de protections que les personnes travaillant à terre, tout en tenant compte des circonstances particulières de la vie et du travail en mer. C'est ce qu'on appelle plus généralement les droits des gens de mer. Si vos droits ne sont pas respectés, il existe des procédures de plainte à suivre. Si les problèmes sont sérieux et se répètent, ou s'ils constituent une menace pour votre santé ou votre sécurité, cela peut aboutir à l'immobilisation du navire.

## **Fonctionnement**

Les droits minimums garantis par cette convention sont mis en œuvre soit au travers de lois, de règles ou de conventions collectives nationales, ou simplement par des bonnes pratiques. Afin de veiller à leur application effective, il existe un régime d'exécution fort, soutenu par un système d'inspection et de certification.

Tout navire d'une jauge brute équivalente ou supérieure à 500, effectuant des voyages internationaux, doit disposer d'un *certificat de travail maritime* et d'une *déclaration de conformité du travail maritime*, tous deux délivrés par l'État du pavillon qui fournit ainsi des informations sur la façon dont le navire respecte les prescriptions de la convention. Ces détails forment le fondement du système d'inspection ; ce sont eux que les autorités de l'État du port peuvent contrôler pour en vérifier la conformité. Au moment de veiller au respect de la Convention du travail maritime, les autorités doivent s'assurer que les navires battant le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la MLC ne

soient pas avantageés par rapport à ceux sous pavillon d'États l'ayant ratifiée. Il s'agit de la *clause de traitement pas plus favorable*.

## Structure de la convention

La Convention du travail maritime débute par un *préambule* exposant le contexte dans lequel la convention a été adoptée. Viennent ensuite les *articles* qui couvrent les obligations générales des États ratifiant la convention, les droits et principes fondamentaux et la façon dont la convention fonctionne. Après, vous trouverez les *règles et le code*. Cette partie se divise en cinq titres :

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

On retrouve dans chaque partie des *règles*, des *normes* et des *principes directeurs* non obligatoires. Les règles sont des questions de principe générales non négociables. Les normes figurent dans la *partie A* et les principes directeurs non obligatoires dans la *partie B*. La partie A est obligatoire alors que la partie B contient des recommandations qui décrivent plus en détails la façon de mettre en pratique la partie A ; il convient d'en tenir dûment compte. Les parties A (les règles) et B (principes directeurs non obligatoires) forment ensemble *le Code*.

## Mesures équivalentes

La Convention du travail maritime prévoit une certaine souplesse sur la façon de la mettre en pratique. Si un État du pavillon peut apporter la preuve que son approche est *sensiblement équivalente* aux prescriptions de la Convention du travail maritime, c'est-à-dire qu'elle couvre les principes de base mais de façon différente par rapport à la MLC, ces mesures équivalentes sont acceptables pour les prescriptions de la partie A des titres 1 à 4. Pour le titre 5, il ne peut y avoir de mesures équivalentes. Les mesures de conformité et d'application doivent être suivies comme le prévoit la convention.

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

En cas de doute à propos de la conformité, la convention prévoit une consultation entre les représentants des gens de mer et des armateurs.



## Modifications à la Convention du travail maritime (MLC) en 2014 et en 2016

### Amendements de 2014 à la MLC de 2006

En 2014, l'Organisation internationale du Travail (OIT) a adopté des amendements à la MLC relatifs à l'abandon des gens de mer et aux obligations en matière de garantie financière.

Photo : Albert Veloria



Les modifications entendent vous protéger en cas d'abandon et vous fournir une garantie financière et des indemnités, à vous et à votre famille, dans la triste éventualité de votre décès ou d'une incapacité de longue durée.

Ces amendements sont entrés en vigueur en janvier 2017.

### **Qu'implique donc la nouvelle réglementation pour vous ?**

Cela signifie que les armateurs doivent disposer d'une forme de garantie financière, qui peut revêtir la forme d'une assurance, directement accessible à l'équipage et prévoyant des fonds en suffisance pour fournir une aide financière rapide en cas d'abandon. Cela signifie que plus aucun marin ne sera laissé des mois sans nourriture, sans salaire et incapable de rentrer chez lui.

Tous les navires dont les États du pavillon ont ratifié la MLC (soit 91% du tonnage mondial au moment de la rédaction du présent document) doivent disposer de copies du certificat de garantie financière qui doivent être affichées « bien en vue » et en anglais.

Si vous pensez que vous risquez d'être abandonné, n'attendez pas trop pour déposer plainte et contacter l'assureur. Les indicateurs d'abandon suivants peuvent déclencher la garantie financière :

Si l'armateur :

- a) ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou
- b) a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires ; ou
- c) a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.

L'assurance couvrira jusqu'à quatre mois de salaire en suspens et autres prestations, comme le prévoit votre contrat de travail ou la convention collective. C'est pour cette raison qu'il est important de ne pas traîner. Si vous attendez six mois pour introduire une demande, vous ne recevrez que quatre mois d'arriérés de salaire.

La garantie financière doit aussi couvrir toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement, une nourriture appropriée, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et tous soins médicaux nécessaires. Cela s'applique à partir de l'acte de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Les frais de rapatriement couvrent le « voyage par des moyens appropriés et rapides » – normalement par avion –, y compris tous les frais raisonnables



engagés lors du trajet comme la nourriture et le logement, ainsi que le transport des effets personnels.

Le Groupe international des mutuelles de protection et d'indemnisation (les « clubs P&I »), qui couvre environ 90% du tonnage mondial de haute-mer, s'est engagé à ouvrir des services d'urgence opérationnels 24 heures sur 24 dont vous trouverez les coordonnées sur le certificat à bord ou sur internet – assurez-vous de les contacter dès que vous constatez que quelque chose ne va pas. N'oubliez pas d'en informer également l'ITF!

## Que comprennent exactement les amendements ?

Certaines modifications importantes s'appliquent au code ayant trait au rapatriement des gens de mer et à la responsabilité de l'armateur.

### 2.5 Rapatriement

À propos du rapatriement des gens de mer, les amendements suivants ont été adoptés :

- La possibilité pour vous de demander, directement et rapidement, de l'aide au prestataire de la garantie financière.
- L'inclusion de frais de nourriture et de logement, des frais médicaux, des salaires (jusqu'à quatre mois d'arriérés de salaire) et d'autres dépenses raisonnables liées à l'abandon dans la couverture de la garantie financière.
- Une meilleure description de l'abandon.
- L'inclusion d'une nouvelle annexe A2-I, avant l'annexe A5-I. Elle reprend la forme et le contenu du certificat de garantie financière lié à l'abandon que le prestataire de la garantie financière doit fournir.

*Les États doivent, après consultation des organisations représentant les armateurs et les gens de mer, veiller à ce qu'un dispositif de garantie financière soit en place et couvre les éléments suivants :*

*Le rapatriement et les frais y relatifs (Règle 2.5)*

- *jusqu'à quatre mois de salaire et autres prestations*
- *frais de rapatriement*
- *besoins essentiels comme la nourriture, le logement et les soins médicaux*

### Règle 4.2 - Responsabilité des armateurs

À propos de la responsabilité des armateurs, les amendements prévoient :

- Une obligation de la part du prestataire de la garantie financière d'informer au préalable l'État du pavillon et les gens de mer au cas où la garantie financière est sur le point d'être résiliée ou de ne pas être renouvelée.
- Une obligation de la part du prestataire de la garantie financière d'informer l'État du pavillon et les gens de mer d'une future annulation à la suite d'une résiliation ou de l'absence de renouvellement de la garantie financière.
- Une obligation d'afficher une preuve de la garantie financière dans les logements de l'équipage.
- Une extension de la garantie financière en vue de couvrir les créances contractuelles.
- L'inclusion d'une nouvelle annexe A4-I, après l'annexe A2-I, qui établit la forme et le contenu du certificat de garantie financière à propos des décès et des incapacités de longue durée.

Responsabilité des armateurs d'effectuer des paiements contractuels en cas de décès ou d'incapacité de longue durée résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par le contrat d'engagement ou la convention collective (Règle 4.2)

- L'indemnisation contractuelle doit être versée en totalité et sans délai
- Si l'étendue de l'incapacité n'est pas claire, un versement intermédiaire doit être effectué
- Le paiement s'effectue sans préjudice des autres droits
- Aucune pression ne doit être exercée pour accepter moins que la somme contractuelle
- Le marin doit avoir un droit d'agir directement
- Doit rester en vigueur tout au long de la période couverte par l'assurance à moins d'être résiliée moyennant un préavis d'au moins 30 jours adressé à l'État du pavillon

Le dispositif de garantie financière doit prévoir un accès direct et une assistance financière rapide.

#### **b) 4.2 Décès et incapacité de longue durée**

- Une obligation de la part du prestataire de la garantie financière d'informer au préalable l'État du pavillon et les gens de mer au cas où la garantie financière est sur le point d'être résiliée ou de ne pas être renouvelée.
- Une obligation de la part du prestataire de la garantie financière d'informer l'État du pavillon et les gens de mer d'une future annulation à la suite d'une résiliation ou de l'absence de renouvellement de la garantie financière.

- Une obligation d'afficher une preuve de la garantie financière dans les logements de l'équipage.
- Une extension de la garantie financière en vue de couvrir les créances contractuelles.
- La forme et le contenu du certificat de garantie financière liée au décès et à l'incapacité de longue durée.

En cas de doute, contactez votre syndicat !

### **Convention du travail maritime 2006 (MLC) : Propositions d'amendements de 2016**

La Commission tripartite spéciale sur la MLC s'est réunie à l'OIT en février pour examiner les amendements proposés à la convention. Les modifications convenues lors de la réunion comprennent un amendement soulignant l'importance de la santé et de la sécurité à bord et suggérant l'inclusion des directives de l'ITF et de la CIMM pour éliminer les intimidations et le harcèlement en mer (*Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying*).

Le nouvel amendement à la convention sera examiné par les délégués de la Conférence internationale du Travail de l'OIT et devrait entrer en vigueur à la fin de 2018.

Les membres de la commission ont également décidé de mettre en place un groupe de travail, chargé de rédiger des propositions pour un nouvel amendement de la MLC en vue de protéger les salaires des gens de mer s'ils sont faits prisonniers lors d'un acte de piratage ou d'un vol armé.

Le groupe devra aussi recommander des améliorations du processus de rédaction des propositions d'amendement au code de la MLC 2006.

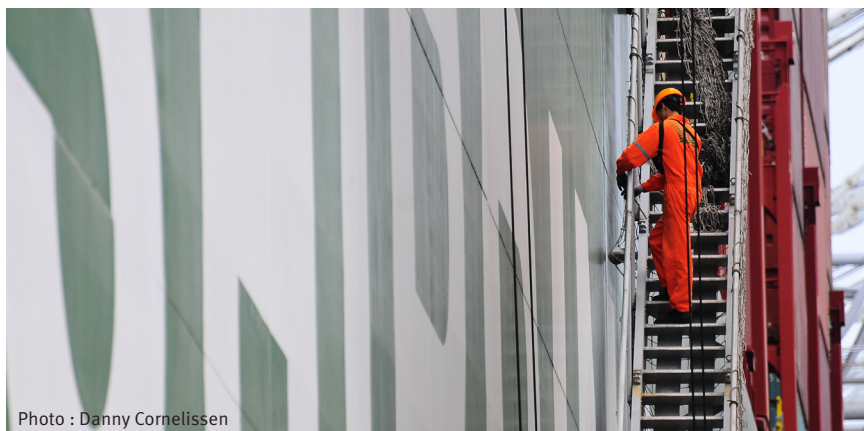


Photo : Danny Cornelissen

## 2. Vos droits aux termes de la Convention du travail maritime, 2006

### TITRE 1 : Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires

- Âge minimum pour travailler à bord d'un navire
- Certificat médical pour travailler à bord
- Formation et qualifications
- Recrutement et placement

#### Âge minimum

#### Assurer qu'aucune personne n'ayant pas l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire

Si vous avez moins de 16 ans, vous ne pouvez pas être employé à bord d'un navire.

Si vous avez moins de 18 ans, vous ne pouvez pas travailler « de nuit » à bord d'un navire. Le terme « nuit » fluctue selon la loi et la pratique nationales, mais il doit s'agir d'une période d'au moins neuf heures ne débutant pas plus tard qu'à minuit et ne terminant pas plus tôt qu'à 5 heures du matin.

Des exceptions sont possibles, mais uniquement dans le cadre de programmes de formation précis et agréés où des tâches doivent être effectuées de nuit.

Si vous avez moins de 18 ans, vous ne pouvez pas effectuer des tâches qui sont susceptibles de mettre votre santé et votre sécurité en danger. Une attention particulière doit, du reste, être apportée aux règles relatives à vos conditions de travail et de vie.

#### Règle 1.1

1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire.
2. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans.
3. Un âge minimum supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le code.

## Certificat médical

### Assurer que tous les gens de mer sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions en mer

Vous ne pouvez pas travailler à bord d'un navire si vous ne produisez pas un certificat médical attestant que vous êtes médicalement apte à exercer vos fonctions.

Les certificats médicaux sont délivrés par un médecin qualifié indépendant. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation, vous pouvez vous faire examiner à nouveau par un autre médecin ou par un arbitre médical qualifié indépendant.

Les certificats doivent répondre aux normes internationales reconnues, comme ceux délivrés pour respecter les prescriptions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW). Il est préférable qu'ils respectent les Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer du BIT/OMS. Ils portent sur l'ouïe et la vue, ainsi que sur la perception des couleurs (si elles entrent en ligne de compte dans votre travail).

Ils doivent confirmer que vous n'êtes atteint d'aucun problème médical qui risque :

- a) d'être aggravé par le service en mer ;
- b) de vous rendre inapte à ce service ; ou
- c) de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

Les certificats médicaux restent valides pendant deux ans au maximum (un an pour les gens de mer de moins de 18 ans) ; en ce qui concerne la perception des couleurs, ils restent valides pendant six ans. Si votre certificat médical vient d'expirer, l'*autorité compétente* peut vous autoriser à travailler jusqu'au prochain port d'escale pour autant que cela ne dépasse pas trois mois. Pour les voyages internationaux, les certificats doivent être rédigés en anglais.

**Si vous travaillez à bord d'un navire couvert par la présente convention mais qui n'opère pas dans les eaux internationales, les prescriptions relatives aux certificats médicaux peuvent être moins strictes.**

**Votre compagnie peut avoir sa propre politique exigeant des examens médicaux plus fréquents.**

## Règle 1.2

1. **Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.**
2. **Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le code.**

## Formation et qualifications

### Assurer que les gens de mer sont formés ou qualifiés pour exercer leurs fonctions à bord des navires

Vous devez avoir réussi la formation nécessaire pour exercer vos fonctions à bord (conformément à la Convention STCW de l'OMI). Vous devez, en outre, avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

## Règle 1.3

3. **Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.**
4. **Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.**
5. **Les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.**
6. **Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, doit continuer à s'acquitter des obligations découlant de cet instrument, sauf si des dispositions à caractère contraignant portant sur la question ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale et sont entrées en vigueur, ou jusqu'à ce que tel soit le cas, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 3 de l'article VIII, la date la plus rapprochée étant retenue.**

## Recrutement et placement

### Assurer que les gens de mer ont accès à un système efficient et bien réglementé de recrutement et de placement des gens de mer

Les agences de placement de marins offrant des services de recrutement ne doivent pas vous demander de compensations financières pour vous trouver un emploi. Les seuls frais qu'elles peuvent vous facturer sont ceux découlant de l'obtention de votre certificat médical national obligatoire, de votre livret professionnel national et de votre passeport ou autre document personnel de voyage similaire. Le coût des visas doit être à la charge de l'armateur.

Toutes les agences privées de placement doivent être réglementées et doivent fournir un système efficient, adéquat et transparent qui protège et promeut les droits des gens de mer en matière d'emploi.

Il est interdit de rédiger des listes noires qui empêcheraient les gens de mer qualifiés de trouver du travail.

Les armateurs doivent avoir recours à des agences qui respectent ces prescriptions minimales. Selon le pays d'où vous êtes originaire, votre syndicat peut vous offrir des services de recrutement dans le cadre d'une convention collective. Si une société de placement recrute des gens de mer d'un pays qui n'a pas ratifié la convention, l'État du pavillon doit s'assurer que l'armateur qui les engage veille à ce que l'agence respecte les normes de la Convention du travail maritime.

Lorsqu'un service public de recrutement et de placement des gens de mer existe, il convient de veiller à ce qu'il soit géré dans les règles de façon à promouvoir leurs droits en matière d'emploi.

Une procédure existe pour vous permettre de porter plainte si une agence de placement n'est pas gérée dans les règles et ne respecte pas les prescriptions de la MLC. En fonction de la situation, vous devrez adresser votre plainte aux autorités de votre propre pays (par exemple, les gens de mer philippins peuvent s'adresser au POEA – Philippines Overseas Employment Agency), de l'État du pavillon ou d'un État du port. Vous pouvez également contacter votre syndicat ou l'ITF pour obtenir un conseil.

**La présente convention couvre les règles de recrutement, qu'il s'effectue au travers d'agences publiques, privées, ou de bureaux d'embauche de syndicats. Il est également possible d'être engagé directement par un armateur.**

## Comment savoir si une société privée de recrutement et de placement est fiable ?

Les agences de placement doivent :

- Tenir un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire
- Disposer d'une liste à jour des contacts sur les navires et dans les compagnies où travaillent des gens de mer qu'elles ont placés
- Vous informer des droits et obligations énoncés dans votre contrat d'engagement et vous donner le temps nécessaire pour l'examiner avant de le signer
- Vous remettre un exemplaire du contrat d'engagement
- S'assurer que leurs contrats sont conformes à la législation ou aux conventions collectives
- Vérifier vos qualifications pour l'emploi
- S'assurer que les armateurs ou les compagnies avec lesquels elles travaillent ont les moyens d'éviter que vous ne soyez abandonné dans un port étranger
- Disposer d'une procédure de plainte efficace
- Disposer d'un système de protection au cas où elles devraient vous indemniser si elles ne remplissent pas leurs obligations en vertu du service de recrutement et de placement, ou si l'armateur ne remplit pas ses obligations en vertu du contrat d'engagement maritime

Dans le cadre des bonnes pratiques, elles devraient également :

- Employer du personnel ayant une connaissance suffisante de l'industrie maritime
- Respecter votre vie privée et la confidentialité
- S'assurer qu'elles peuvent répondre sans délai, avec bienveillance et sans frais aux demandes d'informations ou de conseils de vos proches lorsque vous êtes en mer
- Tenir des listes à jour des contacts en cas d'urgence
- Vous informer des politiques des compagnies vous concernant, par exemple celles interdisant toute boisson alcoolisée à bord des navires
- Vérifier que les conditions de travail à bord des navires sur lesquels elles placent des gens de mer sont conformes à toutes les conventions collectives, lois et règles applicables.



#### Règle 1.4

1. Tous les gens de mer doivent pouvoir avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.
2. Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.
3. Tout Membre exige, en ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant son pavillon, que les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas, s'assurent que ces services se conforment aux prescriptions énoncées dans le code.

## TITRE 2 : Conditions d'emploi

- Contrat d'engagement maritime
- Salaires
- Durée du travail ou du repos
- Droit à un congé
- Rapatriement
- Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage
- Effectifs
- Développement des carrières et des aptitudes professionnelles

### Contrat d'engagement maritime

#### Assurer aux gens de mer un contrat d'engagement maritime équitable

Vous avez droit à un contrat d'engagement équitable reprenant vos conditions d'emploi et de travail. Vous devez le signer ainsi que votre employeur, il doit être facile à comprendre et doit avoir force obligatoire. Du côté de l'employeur, il peut être signé par l'armateur, par son représentant ou par une autre personne agissant au nom de l'armateur, comme le gérant, l'agent ou l'affrèteur coque nue. L'armateur doit s'assurer que vos droits aux termes de votre contrat d'engagement sont respectés même si vous travaillez également pour une autre compagnie sur le navire (par exemple, des gens de mer qui travaillent en tant que personnel hôtelier sur un navire de croisière).

Vous devez recevoir et garder une copie signée de l'original du contrat ; une copie doit également être conservée à bord. Assurez-vous que vous comprenez tous vos droits et responsabilités. Vous avez le droit de demander conseil avant de signer. Les conventions applicables sont normalement incluses dans le contrat d'engagement.

Toute personne à bord du navire doit avoir librement accès à toutes les informations sur les conditions d'emploi, y compris la convention collective ; elles doivent par ailleurs être disponibles en cas d'inspection au port. Si votre contrat ou votre convention collective ne sont pas en anglais et si votre navire opère dans les eaux internationales, une version anglaise doit être conservée à bord.

Outre le contrat d'engagement, vous devez recevoir un état de service ou un livret de débarquement, documents qui vous aideront au moment de chercher un nouvel emploi ou à des fins d'avancement ou de promotion. Cet état de service ne contient pas d'informations sur vos performances ou sur des problèmes de discipline, il ne s'agit que d'un document reprenant vos activités professionnelles.

## Quels éléments doivent figurer dans votre contrat d'engagement ?

- votre nom complet, date de naissance/âge et lieu de naissance ;
- nom et adresse de l'armateur ;
- date et lieu de la signature du contrat ;
- fonction à bord (par exemple, 3<sup>ème</sup> mécanicien, marin qualifié, cuisinier) ;
- montant de votre salaire et la formule utilisée pour le calculer ;
- nombre de congés payés par an ;
- conditions pour cesser le contrat, y compris le délai de préavis dans le cas de contrats à durée indéterminée (il ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin, c'est-à-dire que vous ne devez pas être tenu de donner deux mois de préavis si l'armateur ne doit en donner qu'un) ;
- date d'expiration – si le contrat est à durée déterminée, vous avez le droit de savoir quand vous serez libéré ;
- port de destination – si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination ;
- les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées par l'armateur ;
- des informations concernant votre droit à un rapatriement ;
- les références à la convention collective, s'il y a lieu ; et
- toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

### Règle 2.1

1. Les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire, et doivent être conformes aux normes énoncées dans le code.
2. Le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer.
3. Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.

## Salaires

### Assurer aux gens de mer la rétribution de leurs services

Vous avez le droit d'être payé régulièrement et intégralement, à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions de votre contrat d'engagement ou de la convention collective.

Votre employeur doit vous fournir un relevé mensuel des montants qui vous sont dus et de ceux qui vous ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie distincte de celle convenue dans le contrat d'engagement.

Le salaire ou la solde de base couvre la durée normale du travail n'excédant normalement pas 8 heures par jour, ni 48 heures par semaine. Le salaire de base ne doit jamais être inférieur au salaire minimum recommandé.

Si vous êtes membre d'un syndicat, votre salaire fera souvent l'objet de négociations entre l'employeur et le syndicat en votre nom. L'Organisation internationale du Travail (OIT) fixe un salaire minimum de base recommandé pour les matelots qualifiés sur base d'une formule qui prend en considération les changements du coût de la vie et du taux de change par rapport au dollar américain dans une série de pays maritimes. Il sert de référence aux armateurs et aux syndicats au moment de convenir des barèmes des salaires. Aucun marin ne doit être payé en-deçà du taux minimum recommandé par l'OIT. Pour de plus amples informations sur l'interprétation de l'ITF du minimum recommandé par l'OIT, veuillez consulter : [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

### Heures supplémentaires

Si vous devez travailler plus que la durée normale du travail, des heures supplémentaires doivent vous être payées. La législation nationale ou la convention collective doivent fixer le taux de rémunération des heures



Photo : Danny Cornelissen

supplémentaires qui doit être d'au moins 25 pour cent supérieur au taux horaire du salaire de base.

Le même principe s'applique aux cas où, dans certains contrats, le salaire de base et les heures supplémentaires sont réunis en une seule somme. Le capitaine doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées que vous devez évaluer au moins une fois par mois. Si vous devez travailler un jour considéré comme un jour de repos ou un jour férié en vertu de la loi nationale ou de la convention collective, vous avez droit au paiement d'heures supplémentaires ou à un congé supplémentaire.

**Il est opportun de garder votre propre copie du registre des heures supplémentaires en cas de désaccord.**

### **Envoyer de l'argent chez vous**

Votre employeur doit veiller à ce que vous puissiez envoyer tout ou une partie de votre salaire chez vous. Cela peut s'effectuer par transferts bancaires réguliers que vous aurez convenus au moment de signer votre contrat. Les envois de fonds doivent se faire à temps, directement à la personne ou sur le compte que vous aurez indiqués. Vous ne devriez pas payer de frais inconsidérés pour ce genre de services. Le taux de change peut être le taux courant du marché ou un taux officiel publié qui ne vous soit pas défavorable.

### **Vos droits**

- Les gens de mer travaillant sur le même navire doivent recevoir une rémunération égale pour un travail de valeur égale, sans discrimination.
- Le contrat d'engagement maritime, incluant des détails quant aux taux des salaires, doit être disponible à bord.
- Vous devez recevoir intégralement toute rémunération restant due à la fin de l'engagement.
- Si l'armateur ne vous verse pas les sommes dues dans un délai raisonnable, contactez votre représentant syndical ou un représentant de l'État du pavillon ou de l'État du port. Un système doit être en place pour pénaliser les propriétaires qui ne paient pas leurs marins. Le fait de ne pas payer les salaires peut être un motif d'inspection d'un navire par les États du pavillon et les États du port et peut conduire à l'immobilisation d'un navire.
- Aucune retenue ne peut être effectuée sur votre salaire, y compris les frais pour l'obtention d'un emploi, à moins que cela n'ait été expressément prévu par la loi nationale ou par une convention collective.
- Tous les frais retenus, par exemple pour des services fournis à bord en sus de vos conditions d'emploi, doivent être justes et raisonnables.

- Vous êtes libre de décider de la façon de dépenser votre salaire.

## Règle 2.2

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

### Durée du travail ou du repos

#### Assurer aux gens de mer une durée de travail ou de repos réglementée

Les heures de travail et de repos sont réglementées pour éviter la fatigue et pour veiller à assurer la sécurité de l'exploitation du navire.

La norme de durée du travail pour les gens de mer est de huit heures, avec un jour de repos par semaine ; la façon dont cette règle est mise en place peut varier en fonction de la convention collective ou du contrat d'engagement.

L'État du pavillon peut décider de baser les limites sur le nombre maximal d'heures de travail ou sur le nombre minimal d'heures de repos.

#### Nombre maximal d'heures de travail :

- Vous ne devez pas travailler plus de 14 heures par période de 24 heures
- Vous ne devez pas travailler plus de 72 heures par période de 7 jours

#### Nombre minimal d'heures de repos :

- Vous devez avoir au moins 10 heures de repos par période de 24 heures
- Vous devez avoir au moins 77 heures de repos par période de 7 jours

Les heures de repos peuvent être scindées au maximum en deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures.

Vous ne pouvez pas travailler plus de 14 heures sans vous reposer.

**Malheureusement, la plupart des États du pavillon se basent sur les heures minimales de repos ce qui donne davantage de souplesse à l'armateur puisqu'on peut vous demander de travailler jusqu'à 91 heures par période de 7 jours.**

En cas d'urgence, lorsque la sécurité du navire et de son équipage sont en danger, ou pour venir en aide à d'autres navires ou personnes en détresse en mer, le capitaine peut suspendre l'horaire de travail jusqu'à ce que le problème soit résolu. Vous avez droit à une période de repos compensatoire

adéquate si la durée normale de votre travail est perturbée par des urgences ou des appels imprévus.

Les rassemblements et tous les autres exercices doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos.

Tous les navires doivent afficher à leur bord un tableau précisant l'organisation du travail à bord, rédigé dans la langue de travail du navire et en anglais. Celui-ci doit reprendre :

- le programme du service à la mer et au port ; et
- le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou les conventions collectives applicables.

Des registres des heures de travail et de repos des gens de mer doivent être tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des normes. Vous devez émerger une copie de vos heures de travail et de repos.

Il existe des directives supplémentaires pour protéger les jeunes gens de mer. Vous ne pouvez pas travailler plus de 8 heures par jour et 40 heures par semaine. Vous devez disposer de suffisamment de temps pour manger, au moins une heure pour le repas principal de la journée et 15 minutes de pause toutes les deux heures à moins que cela ne perturbe les programmes de formation convenus.

### Règle 2.3

1. **Tout Membre veille à ce que la durée du travail ou du repos des gens de mer soit réglementée.**
2. **Tout Membre fixe un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code.**

## Droit à un congé

### Assurer aux gens de mer un congé approprié

Vous avez droit à un congé annuel rémunéré et à des permissions à terre dans un souci de santé et de bien-être.

Les États du pavillon doivent fixer les normes minimales des congés annuels en prenant en considération vos besoins spéciaux en tant que marin. Le droit à des congés annuels est calculé sur la base de 2,5 jours par mois d'emploi. Les absences justifiées, liées par exemple à une maladie ou à la participation à une formation, ne peuvent être considérées comme des congés annuels.

Il est interdit de vous refuser ou de vous racheter votre droit aux congés annuels rémunérés.

**Lorsque vous êtes en congé, les autres droits contractuels ont toujours cours ; ce n'est que lorsque vous avez démissionné que votre contrat prend fin.**

Ne doivent pas être comptés dans le congé payé annuel :

- les jours fériés officiels ou coutumiers ;
- les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité ;
- les permissions à terre temporaires , et
- les congés compensatoires.

Vous devez avoir le droit de prendre vos congés annuels dans votre pays d'origine. Vous ne devez pas être tenu de prendre le congé annuel dans un pays où vous n'avez pas d'attaches affectives, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime. Si vous êtes obligé de prendre votre congé annuel alors que vous vous trouvez ailleurs, l'armateur doit assurer à ses frais votre transport jusqu'au lieu de recrutement et doit prendre en charge vos frais d'entretien pour la durée du voyage. Le temps de voyage ne devrait pas être déduit du congé payé annuel qui vous est dû.

C'est à vous et à votre employeur de décider quand vous prenez vos congés. Vous devez pouvoir prendre tous vos congés en une fois, mais ils peuvent parfois être fractionnés.



Photo : Danny Cornelissen



## Règle 2.4

1. Tout Membre exige que les gens de mer employés sur des navires battant son pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du code.
2. Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.

## Rapatriement

### Assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux

Vous avez le droit d'être rapatrié gratuitement dans les cas suivants :

- votre contrat d'engagement maritime expire alors que vous êtes à l'étranger ;
- l'armateur met un terme à votre contrat ;
- vous mettez un terme à votre contrat pour des raisons justifiées ;
- vous n'êtes plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime, en raison par exemple, d'une maladie, d'une blessure, d'un naufrage, d'opérations en zone de guerre, ou si l'armateur ne remplit plus ses obligations légales à votre égard ; ou
- Vous êtes considéré comme abandonné par l'armateur.

La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles vous avez droit au rapatriement aux frais de l'armateur est de douze mois.

Les armateurs ne peuvent vous demander de participer financièrement au rapatriement, ni en recouvrer les frais sur votre salaire, sauf si vous avez été reconnu coupable d'un manquement grave aux obligations de votre emploi.

Si l'armateur omet d'assumer les frais de votre rapatriement, c'est à l'État du pavillon de s'en charger. Si l'État du pavillon omet de le faire pour quelque raison que ce soit, contactez votre consulat ou votre mission diplomatique. Ils devraient être en mesure de se charger de votre rapatriement et d'en recouvrer les frais auprès de l'État du pavillon qui se retournera à son tour contre l'armateur. L'État du port pourrait également vous aider à rentrer chez vous.

Tous les navires battant pavillon d'un État ayant ratifié la convention doivent avoir à leur bord une copie des dispositions de l'État du pavillon en matière de rapatriement ; cette copie doit être accessible aux gens de mer.

L'armateur couvrira les frais suivants :

- le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, en principe par avion ;

- le logement et la nourriture pendant toute la durée du trajet ;
- la rémunération et les indemnités au cours du trajet si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives ;
- le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels ; et
- le traitement médical, si nécessaire pour vous permettre de voyager.

Vous devez avoir le droit de choisir votre destination de rapatriement préférée dans les possibilités suivantes :

- le lieu où vous avez accepté de vous engager ;
- le lieu stipulé par convention collective ;
- votre pays de résidence ; ou
- tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

**Il est préférable de convenir de l'option que vous préférez en cas de rapatriement au moment de votre engagement.**

Si vous avez moins de 18 ans, s'il s'agit de votre premier service sur un navire pendant au moins quatre mois et que vous vous rendez compte que vous n'êtes pas apte à la vie en mer, vous devez avoir la possibilité d'être rapatrié, sans frais, du premier port de relâche.

Si l'armateur omet d'assumer les frais de votre rapatriement ou si vous ne recevez plus l'entretien et le soutien nécessaires, ou encore si l'armateur a coupé tout contact avec vous et si vous n'avez plus été payés depuis deux mois, vous êtes considérés comme abandonnés.

Il doit exister un dispositif de garantie financière auquel vous pouvez accéder directement dans ce cas et dont les détails doivent être clairement affichés en anglais. Vous ou votre représentant avez le droit de recevoir rapidement une aide sur demande qui couvrira :

- jusqu'à quatre mois de salaire en suspens et autres prestations
- toutes les dépenses raisonnables de rapatriement, y compris une nourriture appropriée, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires
- un rapatriement rapide – normalement par avion – et des dispositions pour le voyage, le logement et toutes les dépenses raisonnables survenues sur la route entre le navire et votre domicile
- le transport de vos effets personnels et tous autres frais liés à l'abandon.

### Règle 2.5

1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code.
2. Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code.

### Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

#### Assurer que les gens de mer seront indemnisés en cas de perte du navire ou de naufrage

Les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage. Cette somme doit vous être payée par l'armateur et ne doit pas vous empêcher de faire valoir d'autres droits que la législation nationale vous accorde. Pendant la période effective de chômage, vous devez recevoir une indemnité équivalente au salaire prévu par votre contrat d'engagement, mais le montant total peut être limité à deux mois de salaire.

### Règle 2.6

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

### Effectifs

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

Vous avez le droit de travailler sur un navire exploité de façon sûre et sans danger. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation. Les effectifs doivent être déterminés en tenant compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive, afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue. Il faut également prendre en considération les impératifs des gens de mer qui travaillent dans l'alimentation et le service de table.

Les effectifs doivent également tenir compte de la nature et des conditions du voyage.

Si vous pensez que les effectifs de votre navire sont insuffisants, faites-le savoir à votre syndicat ou à l'ITF à Londres. L'État du pavillon doit disposer d'une procédure de plainte pour vous permettre de faire part de vos inquiétudes.

### Règle 2.7

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

## Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

### Promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

Toute personne engagée dans l'industrie maritime a intérêt à veiller à ce que le secteur dispose d'une main-d'œuvre compétente. Vous devez avoir la possibilité de renforcer vos compétences et vos qualifications, et d'accroître vos possibilités d'emploi.

#### Règle 2.8

1. Tout Membre doit avoir des politiques nationales visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime et à encourager l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles ainsi que l'amélioration des possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur son territoire.



Photo : Celina Diaz

## **TITRE 3 : Logement, loisirs, alimentation et service de table**

- Logement et loisirs
- Alimentation et service de table

### **Logement et loisirs**

#### **Assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de lieux de loisirs décentes**

Vous avez le droit de disposer de logement et de lieux de loisirs sûrs et décentes.

Les États du pavillon doivent adopter des lois et des réglementations pour obliger les navires battant leur pavillon de se conformer à une série de normes qui doivent faire l'objet d'inspections. Ces inspections doivent être menées lors de la première immatriculation du navire, lors d'une nouvelle immatriculation, ou encore, en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

Les lois et réglementations sur le logement et les lieux de loisirs doivent également tenir compte des prescriptions de la Convention du travail maritime relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents (voir page 48).

Au moment de fixer des normes, il convient de porter une attention particulière à :

- la taille des cabines et des autres espaces de logement ;
- la ventilation et au chauffage ;
- au bruit et aux vibrations ainsi qu'aux autres facteurs ambiants ;
- aux installations sanitaires ;
- l'éclairage ; et
- l'infirmerie.

Les tableaux suivants reprennent les prescriptions minimales que les États du pavillon doivent veiller à respecter pour leurs navires. Toutefois, les dispositions relatives à la construction des navires et à l'équipement fixe ne s'appliquent pas aux navires construits avant que les obligations de la MLC entrent en vigueur (c'est-à-dire, lorsque les conditions de ratification de la convention ont été remplies et que l'État du pavillon en question l'a ratifiée).

(Le texte en *italique* dans le tableau ci-dessous signifie que la disposition est tirée des principes directeur, partie B du code.)

Général	Prescriptions	Dérogations & autorisations
<b>Cloisons</b>	Imperméables à l'eau et aux gaz, et construites en un matériau approuvé	
<b>Espace libre</b>	Suffisant et pas inférieur à 203 cm	L'autorité compétente chargée de réglementer peut autoriser une réduction, dans certaines limites si elle la juge raisonnable et ne nuit pas au confort des gens de mer
<b>Isolation</b>	Suffisante	
<b>Éclairage et écoulement des eaux</b>	Suffisants	
<b>Chauffage dans les navires</b>	Installation de chauffage correcte. Le système de chauffage doit être en mesure de maintenir la température à un niveau satisfaisant dans les conditions que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation	À bord des navires qui naviguent exclusivement sous des climats tropicaux
<b>Ventilation dans les navires</b>	Système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines. Le système de ventilation et de climatisation doit maintenir des conditions confortables pour l'équipage	Les navires qui opèrent régulièrement dans des zones où le climat est tempéré

Général	Prescriptions	Dérogations & autorisations
<p><b>Santé et sécurité et prévention des accidents</b></p>	<p>Les prescriptions en matière de santé et de sécurité et de prévention des accidents s'appliquent au logement des gens de mer, ainsi qu'aux installations pour les loisirs et le service de table. Elles préviennent le risque d'exposition à des dangers et garantissent aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord.</p>	
<p><b>Prévention du bruit et des vibrations, ainsi que des autres facteurs ambiants</b></p>	<p>Des précautions raisonnables doivent être prises pour prévenir le risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit, de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques.</p> <p><i>Les installations pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être situées aussi loin que possible des machines, du compartiment de l'appareil à gouverner, des treuils du pont, des installations de ventilation, de chauffage et de climatisation, ainsi que des autres machines et appareils bruyants. Des matériaux insonorisants ou d'autres matériaux adaptés absorbant le bruit doivent être utilisés pour assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines. Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation doivent être conformes aux directives internationales de l'OIT et de l'OMI, dont un exemplaire doit être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer. Le logement, les lieux de loisirs et le service de table ne doivent pas être exposés à des vibrations excessives.</i></p>	



Général	Prescriptions	Dérogations & autorisations
<p><b>Navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques</b></p>	<p>Doivent être équipés en conséquence</p>	
<p><b>Infirmierie</b></p>	<p>Infirmierie distincte réservée à des fins exclusivement médicales pour tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours.  <i>L'infirmierie doit être confortable et conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des premiers soins ainsi qu'à contribuer à prévenir la propagation des maladies infectieuses. Il doit y avoir des installations sanitaires séparées comprenant au minimum des toilettes, un lavabo, une baignoire ou une douche.</i></p>	<p>L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière.</p>
<p><b>Réfectoires</b></p>	<p>Séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine. D'une taille suffisante compte tenu du nombre des gens de mer.  <i>Dans le cas où il existe plus d'un réfectoire, un doit être réservé au capitaine et aux officiers, et d'autres installations doivent être disponibles pour tous les autres marins. La superficie des réfectoires ne devrait pas être inférieure à 1,5 m<sup>2</sup> par personne. Les réfectoires doivent être pourvus de tables et de sièges en nombre suffisant. Les installations de distribution de boissons chaudes et d'eau fraîche, et un réfrigérateur d'accès commode doivent être utilisables à tout moment. Les armateurs doivent fournir des assiettes, gobelets et autres ustensiles de table de bonne qualité.</i></p>	<p>Les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 peuvent être exemptés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer</p> <p>La superficie recommandée peut être inférieure sur les navires de passagers</p>

Général	Prescriptions	Dérogations & autorisations
<b>Installations, commodités et services de loisirs</b>	Adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires. Doivent tenir compte des dispositions qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents. <i>Lorsque cela est réalisable, il faudrait aussi envisager de fournir : fumoir et bars, radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, matériel informatique, installations sportives et moyens de pratiquer la natation, jeux de table et jeux de pont, moyens de réaliser des travaux d'artisanat, services de communication comme des services de messagerie électronique et des accès à internet</i>	
<b>Blanchisseries</b>	Convenablement situées et aménagées <i>Doivent comporter des machines à laver, des machines à sécher le linge ou des locaux de séchage ainsi que des fers et des planches à repasser</i>	Les navires d'une jauge brute inférieure à 200 peuvent être exemptés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer
<b>Autres installations</b>	<i>Si possible, des installations séparées pour permettre au personnel du service des machines de se changer ; elles doivent être faciles d'accès et se situer à l'extérieur de la salle des machines.                      Elles doivent être équipées d'armoires individuelles, ainsi que de baignoires ou de douches et de lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide</i>	
<b>Pont</b>	Possibilité d'avoir accès en dehors des heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert	

Général	Prescriptions	Dérogations & autorisations
<b>Bureau(x) commun(s)</b>	Pour le service du pont et pour celui des machines	Les navires de jauge brute inférieure à 3 000 peuvent être exemptés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer
<b>Inspections</b>	Le capitaine doit mener des inspections fréquentes de façon à ce que le logement soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et disponibles pour consultation	
<b>Dérogations pour répondre à différentes pratiques religieuses et sociales</b>	Dérogations pour répondre à différentes pratiques religieuses et sociales	Sauf si elles engendrent une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable

Cabines	Prescriptions	Dérogations & autorisations
<b>Localisation des cabines sur les navires</b>	Au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire	Dans des cas exceptionnels, elles peuvent être situées à l'avant du navire mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage
<b>Localisation des cabines sur les navires à passagers et les navires spéciaux</b>	Comme ci-dessus	Des cabines peuvent être installées au-dessous de la ligne de charge si l'éclairage et la ventilation sont satisfaisants, mais en aucun cas juste au-dessous des coursives de service
<b>Accès aux cabines</b>	Les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à la cargaison, sur la salle des machines, sur les cuisines, les magasins, sur les séchoirs ou sur les installations sanitaires communes	

Cabines	Prescriptions	Dérogations & autorisations
<b>Éclairage dans les cabines et dans les réfectoires</b>	Lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat. <i>Les hublots des cabines doivent être garnis de rideaux. Une lampe de lecture électrique doit être placée à la tête de chaque couchette</i>	Des aménagements particuliers peuvent être autorisés à bord des navires à passagers
<b>Ventilation et chauffage des cabines et des réfectoires</b>	Suffisants	
<b>Cabines sur les navires autres que des navires à passagers</b>	Cabines individuelles. En cas de dérogations, deux marins au maximum peuvent loger dans la même cabine qui doit faire au moins 7 m <sup>2</sup>	Les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou les navires spéciaux peuvent être exemptés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées
<b>Cabines</b>	Cabines séparées pour les hommes et les femmes. Taille satisfaisante et correctement équipées. Couchettes séparées. <i>Lorsque cela est possible, les cabines doivent être conçues et équipées avec un cabinet de toilette comportant des toilettes.</i> <i>Elles doivent être pourvues d'un miroir, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.</i> <i>Les cabines doivent être réparties de façon à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes assurant les quarts ne partagent une même cabine.</i>	

Cabines	Prescriptions	Dérogations & autorisations
<b>Superficie : cabines à une seule couchette dans les navires de jauge brute inférieure à 3 000</b>	4,5 m <sup>2</sup> (7,5 m <sup>2</sup> pour les officiers*)	Une superficie plus petite peut être autorisée afin de créer des cabines à une seule couchette dans les navires de jauge brute inférieure à 3 000, dans les navires à passagers et dans les navires spéciaux. Les navires d'une jauge brute inférieure à 200 peuvent être exemptés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer
<b>Superficie : cabines à une seule couchette dans les navires de jauge brute compris entre 3 000 et 10 000</b>	5,5 m <sup>2</sup> (8,5 m <sup>2</sup> pour les officiers*)	
<b>Superficie : cabines à une seule couchette dans les navires de jauge brute supérieure à 10 000</b>	7 m <sup>2</sup> (10 m <sup>2</sup> pour les officiers*)	
<b>Cabines sur les navires à passagers et les navires spéciaux</b>	7,5 m <sup>2</sup> dans les cabines pour 2 personnes, 11,5 m <sup>2</sup> pour 3 personnes et 14,5 m <sup>2</sup> dans les cabines pour 4 personnes	Les navires d'une jauge brute inférieure à 200 peuvent être exemptés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer
<b>Navires spéciaux</b>	Les cabines peuvent contenir plus de 4 personnes, minimum 3,6 m <sup>2</sup> par personne	Les navires d'une jauge brute inférieure à 200 peuvent être exemptés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer
<b>Capitaine, chef mécanicien et le second capitaine</b>	Doivent disposer d'une pièce autre que leur cabine qui leur servira de salon particulier ou de bureau	Les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 peuvent être exemptés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer

**\*S'applique aux officiers lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau**

Cabines	Prescriptions	Dérogations & autorisations
<b>Couchettes</b>	<p>Dimensions intérieures des couchettes : 198 cm x 80 cm.  <i>Les couchettes doivent être aménagées de manière à assurer le plus grand confort possible au marin et au partenaire qui l'accompagne éventuellement.</i>  <i>Doivent être pourvues d'un matelas confortable.</i>  <i>La superposition de plus de deux couchettes doit être interdite et les couchettes ne peuvent obstruer un hublot.</i></p>	
<b>Articles de literie et articles divers</b>	<p><i>Des articles de literie propres, des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique doivent être fournis par l'armateur</i></p>	
<b>Mobilier des cabines</b>	<p>Table/bureau. Chaises confortables</p>	
<b>Mobilier par personne</b>	<p>Une armoire à vêtements fermant à clé (min. 475 litres) Tiroir (min. 56 litres) Si le tiroir est incorporé à l'armoire, le volume min. doit être de 500 litres</p>	

Installations sanitaires	Prescriptions	Dérogations & autorisations
	<p>Accès commode à des installations sanitaires à bord répondant à des normes de santé, d'hygiène et de confort. Installations séparées pour les hommes et les femmes. Installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines. Aération par communication directe avec l'air libre</p>	
<p><b>Tous les navires</b></p>	<p>Au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire et/ ou une douche pour chaque groupe de max. six personnes qui ne disposent pas d'installations personnelles. <i>Les toilettes doivent être équipées de moyens d'évacuation. Les toilettes doivent être situées en un endroit aisément accessible des cabines et des points d'eau affectés aux soins de propreté. Toutes les installations sanitaires doivent être pourvues d'un éclairage, d'un chauffage et d'une aération suffisants</i></p>	
<p><b>Toutes les cabines sur les navires autres que les navires à passagers</b></p>	<p>Lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide</p>	<p>Sauf en cas de cabinet de toilette privé. Des dispositions spéciales sont envisageables pour les navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas 4 heures. Les navires d'une jauge brute inférieure à 200 peuvent être exemptés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.</p>
<p><b>Tous les points d'eau affectés aux soins de propreté</b></p>	<p>Doivent être alimentés en eau douce courante, chaude et froide</p>	

## TABEAU POUR LE LOGEMENT

	Tous les navires d'une jauge brute supérieure à 3 000	Navires à passagers	Navires spéciaux	Navires d'une jauge brute inférieure à 3 000	Navires d'une jauge brute inférieure à 200
<b>Cabines individuelles</b>	Oui	Non	Dans certains cas	Dans certains cas	
<b>Cabines séparées pour les hommes et les femmes</b>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Couchettes séparées 198 x 80 cm</b>	Oui	Oui	Oui		
<b>Espace libre de 203 cm</b>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Superficie minimale dans les cabines à une seule couchette</b>	5,5 m <sup>2</sup> dans les navires d'une jauge brute inférieure à 10 000, 7 m <sup>2</sup> dans les navires d'une jauge brute supérieure à 10 000	4,5 m <sup>2</sup> réduction possible	4,5 m <sup>2</sup> réduction possible	4,5 m <sup>2</sup> réduction possible	
<b>Cabines pour deux marins</b>	Non	Dans certains cas	Dans certains cas	Oui superficie de 7 m <sup>2</sup> ou plus	
<b>Cabines pour trois à quatre marins</b>	Non	Dans certains cas	Dans certains cas	Non	
<b>Cabines pour plus de quatre marins</b>	Non	Non	Oui, au moins 3,6 m <sup>2</sup> par personne	Non	



**TABLEAU POUR LE LOGEMENT**

	Tous les navires d'une jauge brute supérieure à 3 000	Navires à passagers	Navires spéciaux	Navires d'une jauge brute inférieure à 3 000	Navires d'une jauge brute inférieure à 200
<b>Superficie minimale des cabines pour les officiers ne disposant pas d'un salon particulier ou d'un bureau</b>	8,5 m <sup>2</sup> dans les navires d'une jauge brute inférieure à 10 000, 10 m <sup>2</sup> dans les navires d'une jauge brute supérieure à 10 000	Officiers subalternes : 7,5 m <sup>2</sup> Officiers supérieurs : 8,5 m <sup>2</sup>		7,5 m <sup>2</sup>	
<b>Superficie minimale par marin dans les cabines</b>		i) 7,5 m <sup>2</sup> pour les cabines de 2 personnes ; ii) 11,5 m <sup>2</sup> pour les cabines de 3 personnes ; iii) 14,5 m <sup>2</sup> pour les cabines de 4 personnes			
<b>Pièce contiguë à la cabine du capitaine, du chef mécanicien et du second capitaine</b>	Oui	Oui		Dans certains cas	

### Règle 3.1

1. Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant et vivant à bord un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.
2. Les prescriptions du code mettant en œuvre la présente règle qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre concerné. Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle

sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

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

## **Alimentation et service de table**

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

Les navires doivent transporter un approvisionnement suffisant en vivres de bonne qualité et en eau potable qui doit vous être fournis gratuitement pendant votre engagement. Les repas doivent être variés et nutritifs, et préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes. Les religions et les habitudes culturelles des gens de mer doivent également être prises en considération.

Le capitaine ou une personne sous son autorité doit fréquemment mener des inspections et les consigner par écrit. Il s'agit de vérifier les éléments suivants :

- l'approvisionnement en vivres et en eau potable ;
- les locaux et les équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable ; et
- la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation des repas.

Les cuisiniers à bord doivent avoir au moins 18 ans et doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ces fonctions. Néanmoins, à bord des navires opérant avec moins de dix personnes ou dans des cas exceptionnels pour une période ne pouvant excéder un mois, le cuisinier n'est pas tenu d'être pleinement qualifié ; toutefois toute personne responsable de la manipulation des aliments doit avoir reçu une formation dans des domaines incluant l'hygiène, les aliments et leur stockage à bord.

### **Règle 3.2**

1. **Tout Membre doit veiller à ce que les navires qui battent son pavillon transportent à bord et fournissent de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes.**

2. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.
3. Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste.

## **TITRE 4 : Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale**

### Soins médicaux à bord des navires et à terre

- Responsabilité des armateurs
- Santé et sécurité et prévention des accidents
- Accès à des installations de bien-être à terre
- Sécurité sociale

### **Soins médicaux à bord des navires et à terre**

#### **Protéger la santé des gens de mer et leur assurer un accès rapide à des soins médicaux à bord et à terre**

À bord, vous devez être en mesure de protéger votre santé et, en cas de besoin, d'avoir rapidement accès à des soins médicaux, y compris dentaires. L'État du pavillon est responsable des normes de protection de la santé sur les navires et de la promotion de programmes d'éducation sanitaire à bord.

Votre situation à bord doit être aussi comparable que possible à celle des travailleurs à terre. Ce qui signifie que vous devez avoir un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales.

En cas d'urgence, tous les États signataires de la convention doivent vous donner accès à des soins médicaux si vous êtes sur leur territoire. Vous devez être en mesure de consulter sans délai un médecin ou un dentiste dans les ports d'escale. Des services de soins médicaux et de protection de la santé doivent vous être fournis sans frais bien que le niveau de leur fourniture peut varier en fonction de la législation nationale.

Vous devez avoir accès à :

- un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident ;
- une hospitalisation si nécessaire ;
- un traitement dentaire, surtout en cas d'urgence ; ou
- aux hôpitaux et aux cliniques pour y soigner des maladies.

Vous devez être admis sans difficulté et sans distinction de nationalité ou de confession, et, dans toute la mesure possible, des dispositions doivent être prises pour assurer la continuité du traitement. Le capitaine du navire et le personnel médical à bord et à terre doivent disposer d'un modèle type de rapport médical qui doit rester confidentiel.

## Équipements médicaux à bord des navires

Tous les navires doivent disposer à leur bord d'une pharmacie, de matériel médical et d'un guide médical.

Les guides médicaux nationaux doivent déterminer le contenu de la pharmacie de bord et la composition du matériel médical en tenant compte de l'édition la plus récente du Guide médical international de bord de l'OMS/OIT/OMI. Des inspections doivent avoir lieu au moins tous les 12 mois afin de contrôler les étiquettes, les dates de péremption et les conditions de conservation, et de s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements.

Lorsque le navire transporte des marchandises dangereuses, vous devez recevoir les informations nécessaires sur la nature des substances, y compris les risques encourus, les mesures nécessaires à votre protection, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques. Ces antidotes spécifiques, ainsi que les équipements de protection individuelle doivent se trouver à bord.

Tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. Les législations nationales peuvent exiger que d'autres navires disposent également d'un médecin à bord compte tenu notamment de la nature et des conditions du voyage.

Les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux dans le cadre de ses fonctions normales, ou apte à administrer les premiers secours. Ces personnes doivent avoir suivi une formation appropriée comme précisé dans la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW). La formation doit se baser sur le contenu des publications suivantes, ainsi que sur d'autres guides nationaux :



- le Guide médical international de bord ;
- le Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses ;
- le Document destiné à servir de guide - Guide international de formation maritime ; et
- la partie médicale du Code international des signaux.

Normalement, les gens de mer ayant des responsabilités médicales doivent suivre, tous les cinq ans, des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés.

Des dispositions doivent être prises pour permettre aux gens de mer d'envoyer des questions d'ordre médical et de recevoir gratuitement des conseils de médecins, par radio ou par satellite, 24 heures sur 24. Tous les navires doivent avoir à bord une liste complète et à jour des stations de radio ou des stations côtières par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues.

Si vous êtes la personne responsable des soins médicaux à bord, vous devez :

- être préparé à l'utilisation du guide médical de bord et de la partie médicale de l'édition la plus récente du Code international des signaux ;
- être formé à la fourniture des soins médicaux et à l'administration des premiers soins conformément à la Convention STCW, aux prescriptions et lois nationales, et notamment avoir suivi une formation pratique et une formation à des techniques de soins d'urgence.

Vous devez être en mesure de prouver que vous pouvez :

- assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils sont susceptibles de rester à bord ; et
- pouvoir comprendre le type d'informations nécessaires au médecin consulté ainsi que les conseils qu'il vous donne.

#### **Règle 4.1**

- 1. Tout Membre s'assure que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.**
- 2. La protection et les soins visés au paragraphe 1 de la présente règle sont en principe assurés gratuitement aux gens de mer.**
- 3. Tout Membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales**

à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.

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

## Responsabilité des armateurs

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

Les armateurs sont responsables des frais découlant des maladies, accidents ou décès survenant pendant votre service, à partir de la date du début de votre contrat jusqu'à ce que vous ayez été rapatrié, ou vous pouvez bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance maladie/ d'indemnisation des travailleurs accidentés. Il peut s'agir d'une assurance maladie/accident publique ou privée ou d'un régime d'indemnisation des travailleurs accidentés.

Si vous avez besoin de médicaments, d'un traitement médical ou si vous devez rester loin de chez vous pendant que vous êtes soigné, l'armateur doit payer toutes les factures jusqu'à votre guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de l'incapacité. La législation/règle nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge de ces frais à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

Si la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, vous devez recevoir la totalité de votre salaire tant que vous demeurez à bord. Une fois rentré chez vous, c'est en fonction des lois nationales et des conventions collectives qu'il sera déterminé si vous percevrez la totalité de votre salaire, une partie ou un règlement en espèces. Ces paiements peuvent être limités à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

En cas de décès ou d'incapacité prolongée résultant d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, l'armateur doit verser une indemnité telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective. Ils sont également tenus de régler les frais d'inhumation en cas de décès, à bord ou à terre, pendant la période de l'engagement.

Quand l'armateur n'est-il **pas** responsable ?

- Lorsque l'accident n'est **pas** survenu au service du navire.
- En cas d'accident ou de maladie imputable à une faute intentionnelle du



marin malade ou blessé.

- Si la maladie ou l'infirmité a été dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Vous avez le droit à une indemnisation contractuelle au titre de votre contrat d'engagement qui doit toujours être versée en totalité et sans délai. Vous ne devez subir aucune pression pour vous faire accepter une somme inférieure à l'indemnisation contractuelle.

S'il faut procéder à une évaluation pour déterminer une incapacité de longue durée, vous avez droit de recevoir un versement intermédiaire pour éviter toute difficulté excessive. Ce paiement peut être défalqué d'autres indemnisations découlant du même accident, mais est sans préjudice des autres droits que vous pourriez exercer.

La demande peut être effectuée par vous, un parent proche ou un représentant. Les détails du certificat ou de la police doivent être clairement affichés à bord et en anglais. Vous avez le droit d'être informés si la garantie financière d'un armateur est sur le point d'être résiliée ou vient à terme.

#### Règle 4.2

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





à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

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

## Santé et sécurité et prévention des accidents

### Faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail

Vous avez le droit de vivre et de travailler dans un environnement sûr et sain, favorisant la santé et la sécurité.

Les lois de l'État du pavillon règlent la santé et la sécurité à bord en prenant en considération les normes internationales.

Il s'agit de prévoir à bord :

- une politique et un programme en matière de santé, notamment l'évaluation des risques et la formation ;
- des précautions afin de prévenir les accidents du travail, les lésions et les maladies, y compris les effets du maniement de produits chimiques et de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires ;
- la participation de représentants des gens de mer à des programmes pour améliorer la santé et la sécurité au travail et réduire les accidents ;
- des prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à leur notification (cf. « Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports », BIT, 1996) ; et
- des mesures afin de protéger vos informations personnelles lors des inspections et des notifications.

Les armateurs et les gens de mer ont l'obligation de se conformer aux normes relatives à la sécurité et à la santé au travail à bord des navires. Cette obligation doit être clairement précisée au même titre que les devoirs du capitaine ou de la personne qu'il aura désignée comme responsable de la santé et de la sécurité à bord. Vous devez prêter attention à toute règle ou procédure de sécurité à suivre à bord et les informations doivent être clairement affichées. Il convient également de mener constamment des campagnes d'information sur la protection de la santé et la prévention des accidents.

Si vous êtes à bord d'un navire de cinq marins ou davantage, vous devez avoir un délégué à la sécurité, élu ou nommé par l'équipage afin qu'il participe aux réunions du comité de sécurité du navire.

Il existe des instruments internationaux qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques des navires en matière de sécurité et de santé au travail. La Convention du travail maritime ne rentre pas dans les détails. Elle décrit, par contre, les sujets que les règles des États du

**L'ITF dispose d'informations sur le rôle des représentants de la sécurité à bord (voir [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) ou prendre contact avec un inspecteur ITF).**

pavillon doivent aborder. Les armateurs ont la responsabilité de les appliquer.

### **Quels sont les éléments que les procédures et les pratiques de santé et de sécurité au travail à bord des navires doivent couvrir ?**

- **Les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante**
- **Les machines**  
 Lorsque cela s'avère nécessaire, les employeurs ont l'obligation de mettre en place un dispositif de protection des machines. Vous ne devez pas utiliser une machine si les dispositifs de protection ne sont pas en place.
- **Les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact**
- **Les effets du bruit dans les postes de travail et les logements à bord**  
 Y compris des instructions sur le danger, la fourniture d'équipements de protection, l'évaluation des risques et la réduction de l'exposition
- **Les effets des vibrations dans les postes de travail et les logements à bord**  
 Y compris des instructions sur le danger, la fourniture d'équipements de protection, l'évaluation des risques et la réduction de l'exposition
- **Les effets des facteurs ambiants, y compris la fumée du tabac**
- **Les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous**
- **La manutention de charges et le matériel de chargement et de déchargement**
- **La prévention et extinction des incendies**
- **Les ancres, chaînes et câbles**
- **Les cargaisons dangereuses et lest**
- **L'équipement de protection individuelle**
- **Le travail dans des espaces confinés**

- **Les effets physiques et mentaux de la fatigue**
- **Les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool**
- **La protection et prévention relatives au VIH/SIDA**
- **Les réponses aux urgences et aux accidents**

### **Les jeunes gens de mer**

Les jeunes gens de mer ne doivent pas exécuter des travaux à hauts risques sans supervision ou travailler de nuit à moins que cela ne se fasse dans un but de formation.

**L'ITF et la CIMM ont rédigé des directives pour l'élimination du harcèlement et des intimidations à bord. Voir :**

**<http://www.itfglobal.org/fr/resources/reports-publications/ics-itf-bullying-and-harassment-guide>**



Photo : Danny Cornelissen

### Règle 4.3

1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent son pavillon bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.
2. Tout Membre, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime, élabore et promulgue des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon.
3. Tout Membre adopte une législation et d'autres mesures au sujet des questions précisées dans le code, en tenant compte des instruments internationaux applicables, et fixe les normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires battant son pavillon.

### Accès à des installations de bien-être à terre

#### **Assurer aux gens de mer qui travaillent à bord d'un navire l'accès à des installations et services à terre afin d'assurer leur santé et leur bien-être**

La convention encourage la création d'installations de bien-être dans les ports. Elles doivent être ouvertes à tous les gens de mer sans distinction de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinion politique ou d'origine sociale et quel que soit l'État du pavillon de leur navire. Il faudrait qu'elles comprennent des salles de réunion et de détente, ainsi que des installations destinées au sport et à l'éducation, et permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels. Dans l'intérêt de la santé des gens de mer, les responsables dans les ports et à bord des navires doivent faire tout leur possible pour leur permettre d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port.

Vous devez être informé des installations accessibles et de toutes lois ou coutumes locales qui, enfreintes, pourraient mettre en péril votre liberté. Des conseils de bien-être doivent exister pour veiller à ce que les services de bien-être fournis soient appropriés.

### Consulats

Si vous rencontrez des difficultés dans un port étranger, vous devez avoir accès à votre consul (s'il y en a un) et il doit y avoir une bonne coopération entre votre consulat et les autorités locales. En cas d'incarcération, votre cas

doit être traité rapidement, conformément à la procédure légale. Vous pouvez demander l'aide et la protection soit du pays dont vous êtes ressortissant, soit de l'État du pavillon de votre navire. Assurez-vous donc que les deux sont immédiatement informés de votre détention à l'étranger.

#### Règle 4.4

4. Tout Membre veille à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Il doit aussi promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le code, dans des ports déterminés en vue d'assurer aux gens de mer des navires se trouvant dans ces ports l'accès à des installations et services de bien-être adéquats.
5. Les responsabilités du Membre concernant les installations à terre telles que les installations et services culturels, de bien-être, de loisirs et d'information, sont énoncées dans le code.

### Sécurité sociale

#### Assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale

Tous les gens de mer et les personnes à leur charge ont le droit de bénéficier d'une protection de sécurité sociale, dans la mesure où cela est prévu par la législation nationale.

Dans certains pays, la sécurité sociale est fournie par l'État grâce aux impôts. Dans d'autres, c'est à chacun de prendre une assurance personnelle ou des dispositions au travers d'un régime privé. En tant que marin, vous tombez sous le coup soit de la loi de votre pays d'origine, soit de celle de l'État du pavillon, mais dans un cas comme dans l'autre, les dispositions ne peuvent pas être moins favorables que pour un travailleur à terre dans l'un de ces États.

#### Qu'entend-on par « sécurité sociale » ?

Vous devez prêter attention aux points suivants au moment de vérifier votre couverture :

- Soins médicaux
- Indemnités de maladie
- Prestations de chômage
- Prestations de vieillesse
- Prestations en cas d'accident du travail
- Prestations familiales
- Prestations de maternité

- Prestations d'invalidité
- Prestations de survivants

La Convention du travail maritime encourage une meilleure couverture sociale pour les gens de mer. Les États qui signent la convention doivent fournir une protection dans au moins trois domaines repris ci-dessus, les trois recommandés étant : les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle. Habituellement, ce sont les autorités du pays où vous vivez qui s'en chargent, mais il peut y avoir un accord avec l'État du pavillon, avec votre employeur ou avec votre syndicat. Il vous faudra probablement participer au régime. L'essentiel est que votre situation ne doit pas être pire, en termes de sécurité sociale, parce que vous avez choisi une carrière en mer.

En cas de conflit à propos des dispositions relatives à la sécurité sociale, il faut qu'il y ait une procédure de règlement des litiges équitable et efficace.

Votre contrat d'engagement doit clairement énoncer les modalités selon lesquelles la protection des différentes branches de la sécurité sociale vous sera assurée par l'armateur, toutes les déductions obligatoires de votre salaire (versées à un régime public) et toutes les cotisations que l'armateur doit payer en votre nom.

Lorsqu'il revient à l'armateur de faire des versements de sécurité sociale en votre nom, l'État du pavillon doit s'assurer que tel est bien le cas.

#### **Règle 4.5**

1. **Tout Membre veille à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables prévues au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution.**
2. **Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer.**
3. **Tout Membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.**



Photo : Danny Cornelissen



### 3. Conserver vos droits

#### TITRE 5 : Conformité et mise en application des dispositions

- Responsabilités de l'État du pavillon
- Responsabilités de l'État du port
- Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

Il existe différentes façons de s'occuper des problèmes de conformité avec la Convention du travail maritime. Si le problème survient au niveau de l'État du pavillon, par exemple, il n'a pas mis en place les règles appropriées pour appliquer la convention, il convient de le renvoyer à l'ITF afin que la Fédération soulève ce point avec l'Organisation internationale du Travail par les voies officielles (voir page 65, la procédure de traitement à terre des plaintes). Si le problème se pose avec un armateur, il faut alors soulever ce point avec l'État du pavillon ou l'État du port. Il existe un dispositif en place pour les inspecteurs de l'État du pavillon et un autre pour les agents chargés du contrôle par l'État du port. Il s'agit de prescriptions officielles régulières destinées à garantir le respect initial et permanent des normes. **En outre, en tant que marin, vous pouvez déposer plainte à bord, soit auprès d'un officier supérieur ou auprès du capitaine, soit auprès de l'armateur ou de l'État du pavillon. Vous pouvez également vous adresser à un agent chargé du contrôle par l'État du port ou à un inspecteur du travail. Vous n'avez pas à vous plaindre directement, une tierce personne (par exemple, un inspecteur ITF ou un travailleur social) peut le faire pour vous. Il faut prendre garde de ne pas être victimisé pour avoir porté plainte, la confidentialité doit être respectée à tout moment.**

#### Responsabilités de l'État du pavillon

**Assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon**

Tous les États du pavillon qui ont ratifié la convention doivent veiller à ce que les prescriptions de la Convention du travail maritime soient appliquées à bord des navires battant leur pavillon.

Lorsque la convention fait référence à une *responsabilité d'un Membre*, ce dernier doit s'assurer qu'il dispose de législations, de règles ou d'autres mesures nationales conformes aux prescriptions. Par exemple, en ce qui concerne l'âge minimum pour les gens de mer, un État peut garantir le respect de cette prescription grâce à une loi nationale interdisant à toute personne



de moins de 16 ans de travailler. En ce qui concerne l'obligation de veiller à la fourniture d'au moins trois éléments de protection de sécurité sociale, si la législation nationale d'un État ne fait aucune référence à la sécurité sociale ou ne couvre pas le minimum requis, il devra adopter des lois, amender ses règles ou mettre en place d'autres mesures afin de respecter les dispositions de la MLC.

Chaque État décide lui-même la façon dont il se met en conformité avec la convention, ce qui implique que la situation variera d'un pays à l'autre. Cela est autorisé pour autant que les prescriptions de la convention soient respectées et que le navire réponde aux normes de l'État du pavillon qui doivent figurer dans le *certificat de travail maritime* et dans la *déclaration de conformité du travail maritime*.

Les navires battant le pavillon d'un État qui a ratifié la MLC doivent également disposer d'une copie de la convention à leur bord.



Photo : Danny Cornelissen

### Certificat de travail maritime

Tout navire d'une jauge brute supérieur à 500, naviguant dans les eaux internationales ou entre ports de différents pays, doit disposer d'un certificat de travail maritime délivré soit par l'État du pavillon, soit par l'*organisme reconnu* habilité à agir en son nom. Le certificat ne peut être valide pour plus de cinq ans et confirme que le navire répond aux prescriptions de la convention et doit reprendre les points suivants :

- âge minimum ;
- certificat médical ;
- qualifications des gens de mer ;

- contrats d'engagement maritime ;
- recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé ;
- durée du travail ou du repos ;
- effectifs du navire ;
- logement ;
- installations de loisirs à bord ;
- alimentation et service de table ;
- santé et sécurité et prévention des accidents ;
- soins médicaux à bord ;
- procédures de plainte à bord ;
- paiement des salaires ;
- garantie financière pour le rapatriement ; et
- garantie financière liée à la responsabilité des armateurs.

Le navire doit être inspecté afin de vérifier la validité du certificat et de le renouveler à la fin de sa période de validité. S'il est valide pour cinq ans, il doit y avoir au moins une inspection intermédiaire entre la seconde et la troisième année du terme.

### **Déclaration de conformité du travail maritime**

Une déclaration de conformité du travail maritime doit être jointe au certificat de travail maritime. Cette déclaration comporte deux parties : la première explicite la façon dont la réglementation de l'État du pavillon est conforme à la convention, alors que la seconde est établie par l'armateur et énonce les mesures adoptées pour assurer la conformité du navire avec la première partie. La déclaration de conformité du travail maritime doit être certifiée par un représentant habilité de l'État du pavillon (ou un organisme agréé agissant en son nom, comme une société de classification).

### **Certificats et autres documents connexes**

Les résultats des inspections, y compris les manquements et les mesures adoptées pour les pallier, doivent être consignés, datés et gardés à bord. La déclaration de conformité du travail maritime, le certificat de travail maritime et les autres documents doivent être disponibles et accessibles pour que vous puissiez les consulter et pour les inspections par des responsables de l'État du pavillon et de l'État du port, et des représentants des armateurs et des gens de mer. S'ils ne sont pas rédigés en anglais et si votre navire opère dans les eaux internationales, il doit également y avoir une traduction en anglais des documents.

## Quand un certificat perd-il sa validité ?

Un certificat de travail maritime cesse d'être valide lorsque :

- Les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés
- Le certificat n'est pas visé par l'État du pavillon ou par son organisme habilité
- Il y a changement du pavillon du navire
- Il y a un changement de propriétaire du navire
- Des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements du navire

## Inspection et mise en application

Toutes les prescriptions de la Convention du travail maritime concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer doivent être inspectées, même dans les navires qui ne sont pas tenus de conserver à bord un certificat de travail maritime. En cas de manquement d'un navire et d'importantes violations des prescriptions de la convention, il existe deux façons de les identifier et de les pallier : grâce aux inspections régulières et grâce aux procédures de plainte. L'inspecteur de l'État du pavillon est responsable de la première inspection approfondie de conformité et l'inspecteur de l'État du port doit veiller à ce que tout soit en ordre lorsque le navire arrive au port.

L'État du pavillon doit mettre en place un système efficace d'inspection des conditions de travail et de vie à bord des navires qui battent son pavillon. Il est également chargé d'enquêter sur toute plainte fondée. Il doit exister une politique en matière de conformité et de mise en application à laquelle vous devez avoir accès.

Lorsqu'un inspecteur de l'État du pavillon découvre une infraction grave aux prescriptions de la convention, il/elle peut empêcher le navire de quitter le port tant que le problème n'est pas résolu. Les manquements qui constituent une infraction grave ont trait aux *droits des gens de mer* (par exemple, le non-paiement des salaires) ou aux situations qui représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.

Dans les cas n'impliquant pas d'infraction grave, l'inspecteur peut ordonner la correction du manquement pour une date donnée. Lorsqu'il n'existe pas d'antécédents et que l'inspecteur estime que l'infraction n'est pas grave, il/elle peut se contenter de donner des conseils plutôt que de prendre des mesures. Les décisions sur les types de mesures à prendre dépendent en fin de compte du jugement professionnel de l'inspecteur. Si vous signalez un problème à un inspecteur ou lui faites part d'une réclamation, il/elle n'est pas tenu(e) de révéler à l'armateur ou à son représentant la source de la plainte ou de la réclamation. Si, de ce fait, une inspection est menée à bord,

les inspecteurs s'abstiennent de révéler que l'origine de l'inspection est une plainte. En aucun cas vous ne devez être victimisé pour avoir formulé une plainte.

Les inspecteurs de l'État du pavillon doivent être indépendants et n'avoir aucun intérêt susceptible de nuire à leurs activités. Les rapports d'inspection doivent être envoyés à l'État du pavillon ; une copie sera remise au capitaine et une autre sera affichée à bord. Les rapports doivent être rédigés en anglais ou dans la langue de travail du navire. L'État du pavillon doit tenir des registres des inspections des conditions des gens de mer à bord des navires et publier des rapports annuels sur les activités d'inspection. Il a, en outre, l'obligation de veiller à ce que les infractions soient rectifiées et doit établir un système de sanctions.

Dans le cas d'une enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport doit être soumis au plus tard un mois après la conclusion de l'enquête.

### Procédures de plainte à bord

Il doit y avoir une procédure en place à bord de votre navire qui vous permette de porter plainte s'il y a infraction à la convention et violation de vos droits, y compris celui de vivre et de travailler dans des conditions décentes. Elle doit être traitée de façon juste, efficace et rapide. Assurez-vous que vous comprenez bien les délais de traitement de votre plainte, surtout si le sujet est grave.

Il faut d'abord que vous essayiez de résoudre les problèmes à l'échelon le plus bas possible. Vous avez toutefois le droit de vous adresser directement au capitaine ou aux autorités extérieures comme un représentant de l'État

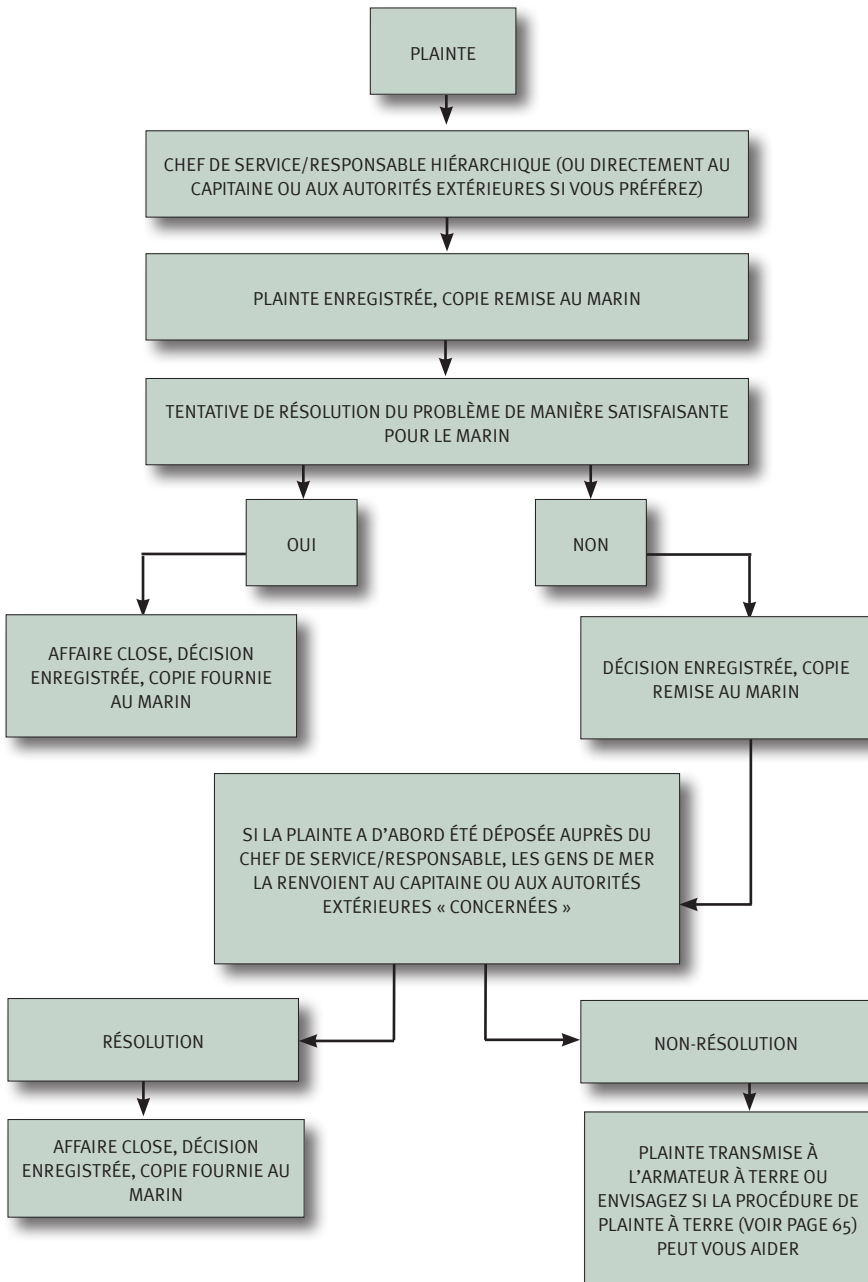
Photo : Ryan Paez



du pavillon. Vous pouvez à tout moment vous faire accompagner d'un représentant ou d'un collègue et en aucun cas vous ne pouvez être victimisé pour avoir déposé plainte. Si la plainte ne peut être résolue à bord, vous devez renvoyer le problème à terre, soit à l'armateur, soit aux autorités de l'État du pavillon, de l'État du port dans lequel se trouve votre navire ou de votre propre pays.

Au moment de rejoindre le navire, vous recevrez une copie de la procédure de plainte à bord. Vous disposerez ainsi des coordonnées de la personne responsable de l'État du pavillon et de votre administration nationale (si différentes). Y figurera également la ou les personnes à bord qui pourront vous conseiller et vous aider à porter plainte.

## Porter plainte à bord



## Accidents maritimes

Si un accident ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine survient, il convient de lancer une enquête officielle.

## Responsabilités de l'État du port

**Permettre à tout Membre d'assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne la coopération internationale nécessaire pour assurer la mise en œuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers**

## Inspections dans le port

Alors que les États du pavillon ont la responsabilité de veiller à ce que les navires qui battent leur pavillon respectent la convention, les inspections menées par les États du port permettent un contrôle permanent du respect de celle-ci. Habituellement, un inspecteur chargé du contrôle par l'État du port monte à bord pour vérifier que le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime sont en ordre.

Une inspection plus minutieuse peut avoir lieu dans les cas suivants :

- les documents ne sont pas présentés, sont invalides ou ont été falsifiés ;
- l'inspecteur a des raisons de penser que les conditions de travail et de vie sont inférieures à celles prescrites dans la convention ;
- le navire a changé de pavillon pour éviter d'avoir à respecter la convention ; ou
- une plainte précise a été déposée à propos des conditions de vie et/ou de travail à bord par un marin, un syndicat ou toute personne intéressée par la santé et la sécurité des gens de mer et par leur navire.

Lorsque des manquements sont avérés, l'inspecteur doit les signaler au capitaine et lui fixer une date limite pour leur correction. Si les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou s'il y a une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la convention, le navire peut être immobilisé jusqu'à ce que les problèmes soient résolus. Les organisations de gens de mer et d'armateurs doivent être averties des plaintes importantes ou des manquements découverts lors d'inspections au port.

### Exemples de cas qui pourraient nécessiter une immobilisation du navire

La liste ci-dessous est extraite des Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la Convention du travail maritime, 2006. Il s'agit d'exemples de circonstances qui pourraient justifier la décision de garder un navire au port soit parce qu'elles se répètent, soit en raison de la gravité d'un seul cas de manquement :

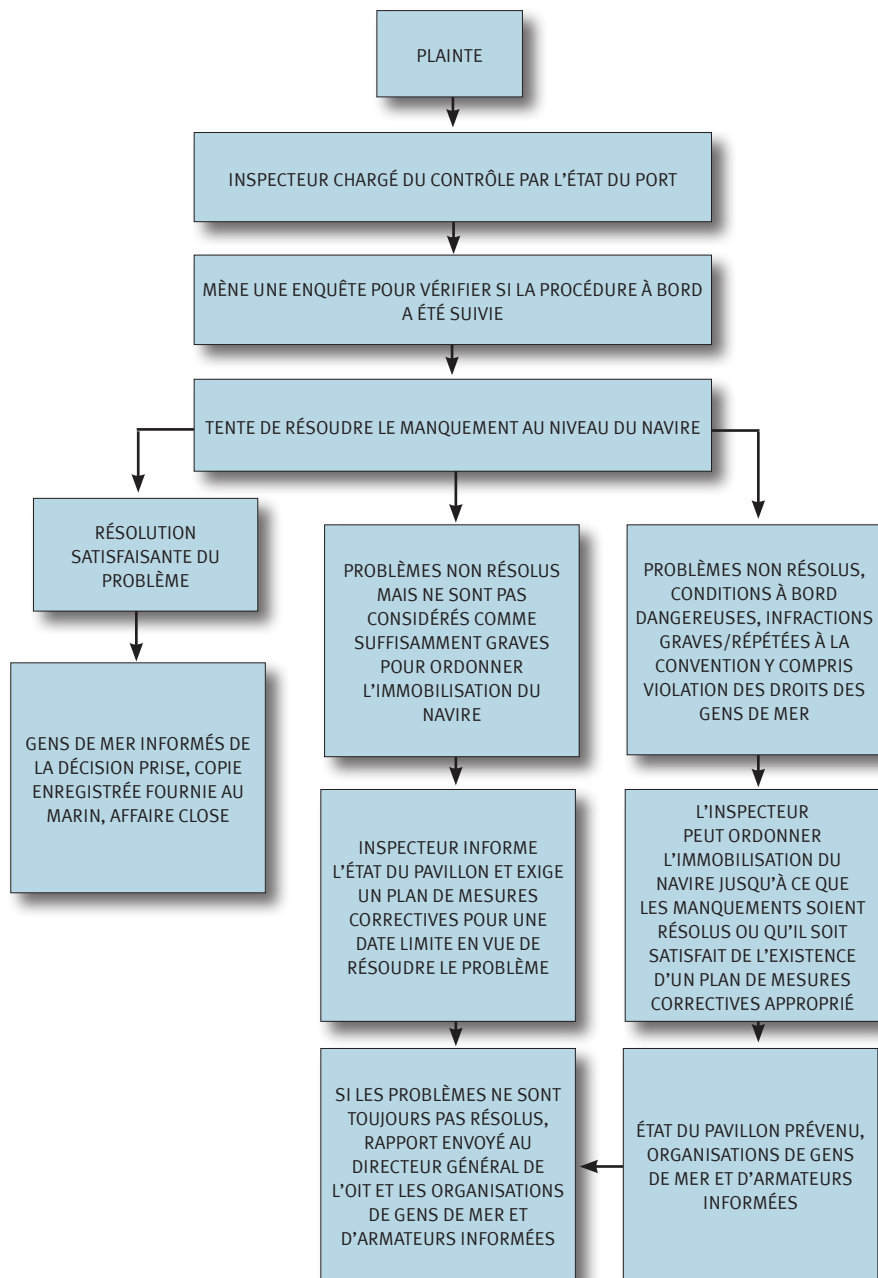
- La présence à bord d'un marin de moins de 16 ans
- L'emploi d'un marin de moins de 18 ans pour un travail susceptible de compromettre sa santé ou sa sécurité
- Effectifs insuffisants (y compris lorsque cela est dû à la suppression de gens de mer n'ayant pas l'âge requis)
- Tout autre manquement constituant une violation des droits et principes fondamentaux ou des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer (voir page 3)
- Toute non-conformité appliquée de sorte à violer ces droits fondamentaux (par exemple, l'attribution de logements non conformes à la norme en raison de la race, du sexe ou des activités syndicales des gens de mer)
- Cas répétés de gens de mer ne possédant pas de certificats valides attestant leur aptitude physique à exercer leurs fonctions
- Des gens de mer à bord du même navire qui, de façon répétée, ne sont pas en possession d'un contrat d'engagement maritime valable ou des gens de mer dont le contrat d'engagement maritime contient des clauses qui constituent un déni des droits des gens de mer
- Des gens de mer qui travaillent au-delà de la durée maximale du travail de façon répétée ou qui n'ont pas le nombre minimal d'heures de repos
- La ventilation, l'air conditionné ou le chauffage ne fonctionnent pas convenablement ou sont inappropriés
- Le logement, y compris le service de table et les installations sanitaires, ne respecte pas les normes d'hygiène, ou leur équipement fait défaut ou ne fonctionne pas
- La qualité et la quantité de vivres et d'eau potable n'est pas appropriée pour le voyage prévu
- Il n'y a pas de guide médical, de pharmacie de bord ou de matériel médical à bord, contrairement aux prescriptions
- Il n'y a pas de médecin à bord pour les navires de passagers effectuant des voyages internationaux de plus de trois jours, transportant 100 personnes ou plus, ou il n'y a pas de marin chargé d'assurer les soins médicaux à bord
- Les cas répétés de non-paiement des salaires, ou de non-paiement des salaires sur une période significative, ou la falsification des relevés de



salaires ou l'existence de plusieurs relevés de salaires

- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière de rapatriement, délivrée par le prestataire de cette garantie, est manquant
- Le certificat ou autre preuve documentaire de la garantie financière relative à la responsabilité des armateurs, délivrée par le prestataire de cette garantie, est manquant

## Procédure de traitement à terre des plaintes



## Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

**Assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer ainsi que leur protection sociale**

Les responsabilités des États qui ratifient la Convention du travail maritime peuvent être de trois natures : en tant qu'État du pavillon, en tant qu'État du port et enfin, en tant que pays d'origine des gens de mer. Les États fournisseurs de main-d'œuvre doivent veiller à ce que les services de recrutement et de placement soient correctement réglementés. C'est également à eux que revient la responsabilité de la fourniture de la sécurité sociale.



Photo : Danny Cornelissen

## 4. Conventions incluses dans la Convention du travail maritime

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5. Index MLC – Où trouver ce que vous cherchez

INDEX	Articles, règles, normes et principes directeurs	Pages
Accidents du travail, dispositions concernant les	Principe directeur B4.3.1	48
Accidents maritimes	Règle 5.1.6	62
Âge minimum	Règle 1.1	11
Alimentation et service de table	Règle 3.2	41
	Norme A3.2	41
	Principe directeur B3.2	41
Amendement à la présente convention	Article XIV	-
Amendements à la MLC, 2006 (2014)		6
Amendements à la MLC, 2006 (2016)		10
Amendements au code	Article XV	-
Articles de literie, ustensiles de table et articles divers	Principe directeur B3.1.10	30,33
Assistance médicale aux autres navires et coopération internationale	Principe directeur B4.1.4	-
Bien-être	Titre 4	44
Bruit et vibrations, prévention du	Principe directeur B3.1.12	31
Bruit, exposition au	Principe directeur B4.3.2	31
Cabines	Principe directeur B3.1.5	34

<b>INDEX</b>	<b>Articles, règles, normes et principes directeurs</b>	<b>Pages</b>
Calcul de l'indemnité de chômage (perte du navire ou naufrage)	Principe directeur B2.6.1	24
Calcul des droits (congés)	Principe directeur B2.4.1	22
Calcul et paiement (salaires)	Principe directeur B2.2.2	19
Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime	Règle 5.1.3	56
	Norme A5.1.3	56
	Principe directeur B5.1.3	56
Certificat de travail maritime provisoire, formulaire	Annexe A5-II	-
Certificat médical	Règle 1.2	13
	Norme A1.2	12
	Principe directeur B1.2	12
Chauffage (logement)	Principe directeur B3.1.3	30
Commission tripartite spéciale	Article XIII	-
Conception et construction (logement)	Principe directeur B3.1.1	30
Conditions d'emploi	Titre 2	17
Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires	Titre 1	11
Conformité et mise en application des dispositions	Titre 5	55
Congé annuel, prise du	Principe directeur B2.4.2	22
Congé, droit à un	Règle 2.4	24
Congés, fractionnement et cumul des	Principe directeur B2.4.3	22

<b>INDEX</b>	<b>Articles, règles, normes et principes directeurs</b>	<b>Pages</b>
Conseils de bien-être	Principe directeur B4.4.3	51
Contrats d'engagement maritime	Règle 2.1	18
	Norme A2.1	17
	Principe directeur B2.1	17
Coopération internationale (prévention et protection de la sécurité et de la santé au travail, et prévention des accidents)	Principe directeur B.43.11	-
Courrier	Principe directeur B3.1.11	-
Cuisiniers de navire	Principe directeur B3.2.2	41
Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I, formulaire	Annexe A5-II	57
Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II, exemple	Annexe B5-I	-
Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II, formulaire	Annexe A5-II	57
Déclaration de conformité du travail maritime, certificat de travail maritime et	Règle 5.1.3	57
	Norme A5.1.3	57
	Principe directeur B5.1.3	57
Déclaration des accidents et compilation des statistiques	Principe directeur B4.3.5	-
Déclaration nationale, exemple	Annexe B5-I	-
Défauts, correction des	Titre 5	57
Définitions et champ d'application	Article II	1
Définitions particulières (salaires)	Principe directeur B2.2.1	19



<b>INDEX</b>	<b>Articles, règles, normes et principes directeurs</b>	<b>Pages</b>
Délivrance de brevets	Titre 5	55
Dénonciation	Article IX	-
Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer	Règle 2.8	28
	Norme A2.8	28
	Principe directeur B2.8	28
Développement des carrières et des aptitudes professionnelles, mesures tendant à promouvoir le	Principe directeur B2.8.1	28
Directives organisationnelles et opérationnelles (recrutement et placement)	Principe directeur B1.4.1	14
Dispositions pour les visites à bord	Principe directeur B3.1.11	-
Droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer	Article IV	3
Droits et principes fondamentaux	Article III	3
Durée du travail ou du repos	Règle 2.3	22
	Norme A2.3	21
	Principe directeur B2.3	21
Éclairage (logement)	Principe directeur B3.1.4	30,35
Éducation des jeunes gens de mer en matière de santé et sécurité	Principe directeur B4.3.10	-
Effectifs	Règle 2.7	27
	Norme A2.7	26
	Principe directeur B2.7	26

<b>INDEX</b>	<b>Articles, règles, normes et principes directeurs</b>	<b>Pages</b>
Enquêtes (accidents du travail, lésions et maladies professionnelles)	Principe directeur B4.3.6	48
Entrée en vigueur	Article VIII	2
Entrée en vigueur, effet de l'	Article X	1
Fonctions de dépositaire	Article XI	-
	Article XII	-
Formation et qualifications	Règle 1.3	13
Infirmerie	Principe directeur B3.1.8	32
Inspection et mise en application	Règle 5.1.4	58
Inspection par l'État du pavillon, éléments sujets à une	Annexe A5-I	55
Inspection par l'État du port, éléments sujets à une	Annexe A5-III	-
Inspection, éducation, recherche et publication (alimentation et service de table)	Principe directeur B3.2.1	41
Inspections dans le port	Règle 5.2.1	62
	Norme A5.2.1	62
	Principe directeur B5.2.1	62
Installations de bien-être à terre, accès à des	Règle 4.4	52
	Norme A4.4	51
	Principe directeur B4.4	51
Installations de bien-être à terre, diffusion d'informations et mesures de facilitation	Principe directeur B4.4.5	-

<b>INDEX</b>	<b>Articles, règles, normes et principes directeurs</b>	<b>Pages</b>
Installations de bien-être à terre, responsabilités des Membres	Principe directeur B4.4.1	51
Installations de bien-être, financement des	Principe directeur B4.4.4	51
Installations de loisirs	Principe directeur B3.1.11	29, 33
Installations sanitaires	Principe directeur B3.1.7	38
Installations, autres	Principe directeur B3.1.9	-
Jeunes gens de mer (congés)	Principe directeur B2.4.4	-
Jeunes gens de mer (durée du travail ou du repos)	Principe directeur B2.3.1	21
Jeunes gens de mer, éducation en matière de santé et de sécurité	Principe directeur B4.3.10	50
Logement et loisirs	Règle 3.1	40
	Norme A3.1	29
	Principe directeur B3.1	29
Maladies professionnelles, dispositions concernant les	Principe directeur B4.3.1	52
Mise en œuvre par les Membres (rapatriement et indemnisation)	Principe directeur B2.5.2	24
Modèle de rapport médical	Principe directeur B4.1.2	-
Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés	Principe directeur B2.2.4	19
Note explicative sur les règles et le code de la convention du travail maritime		4

<b>INDEX</b>	<b>Articles, règles, normes et principes directeurs</b>	<b>Pages</b>
Obligations des armateurs (prévention des accidents et protection de la santé)	Principe directeur B4.3.4	46
Obligations générales	Article I	4
Organisations d'armateurs, consultation avec les	Article VII	5
Organisations de gens de mer, consultation avec les	Article VII	5
Organismes reconnus, habilitation des	Règle 5.1.2 Norme A5.1.2 Principe directeur B5.1.2	-
Personnes à la charge des gens de mer (soins médicaux)	Principe directeur B4.1.5	-
Perte du navire ou naufrage, indemnisation des gens de mer	Règle 2.6	26
	Norme A2.6	26
	Principe directeur B2.6	26
Port étranger, gens de mer dans un	Principe directeur B4.4.6	51
Préambule		-
Prévention des accidents	Règle 4.3	51
	Norme A4.3	48
	Principe directeur B4.3	48
Procédures de plainte à bord	Règle 5.1.5	59
	Norme A5.1.5	59
	Principe directeur B5.1.5	59
Procédures de plainte à terre	Règle 5.2.2	65
	Norme A5.2.2	65

<b>INDEX</b>	<b>Articles, règles, normes et principes directeurs</b>	<b>Pages</b>
	Principe directeur B5.2.2	65
Procédures de plainte à terre des gens de mer	Règle 5.2.2	65
	Norme A5.2.2	65
	Principe directeur B5.2.2	65
Programmes de protection et de prévention, contenu des	Principe directeur B4.3.8	-
Programmes nationaux de protection et de prévention	Principe directeur B4.3.7	-
Protection de la santé	Titre 4	43
Protection de la santé et de la sécurité	Règle 4.3	51
	Norme A4.3	51
	Principe directeur B4.3	51
Protection de sécurité sociale	Titre 4	43
Protection en matière de santé et de sécurité au travail et prévention des accidents du travail, formation relative à la	Principe directeur B4.3.9	48
Rapatriement	Règle 2.5	26
	Norme A2.5	24
	Principe directeur B2.5	24
Rapatriement, droit au	Principe directeur B2.5.1	24
Recrutement et placement	Règle 1.4	16
	Norme A1.4	14
	Principe directeur B1.4	14
Réfectoires	Principe directeur B3.1.6	32

<b>INDEX</b>	<b>Articles, règles, normes et principes directeurs</b>	<b>Pages</b>
Registre des gens de mer	Principe directeur B2.8.2	-
Règlement des différends (effectifs)	Principe directeur B2.7.1	26
Règles et parties A et B du code	Article VI	4
Respect et application	Titre 5	55
Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions	Article V	55
Responsabilité des armateurs	Règle 4.2	47
	Norme A4.2	46
	Principe directeur B4.2	46
Responsabilités de l'État du pavillon (conformité et de mise en application)	Règle 5.1	55
Responsabilités de l'État du port (conformité et de mise en application)	Règle 5.2	62
Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre (recrutement et de placement des gens de mer)	Règle 5.3	-
	Norme A5.3	-
Salaires	Règle 2.2	21
	Norme A2.2	19
	Principe directeur B2.2	19
Salaires minimums	Principe directeur B2.2.3	19
Sécurité sociale	Règle 4.5	53
	Norme A4.5	52
	Principe directeur B4.5	52

<b>INDEX</b>	<b>Articles, règles, normes et principes directeurs</b>	<b>Pages</b>
Soins médicaux	Titre 4	43
Soins médicaux à bord des navires et à terre	Règle 4.1	45
	Norme A4.1	43
	Principe directeur B4.1	43
Soins médicaux à terre	Principe directeur B4.1.3	
Soins médicaux, fourniture de	Principe directeur B4.1.1	43
Statistiques, déclaration des accidents et compilation des	Principe directeur B4.3.5	-
Textes faisant foi	Article XVI	-
Ventilation (logement)	Principe directeur B3.1.2	29, 30
Vibrations, exposition aux	Principe directeur B4.3.3	29, 35



**FÉDÉRATION INTERNATIONALE  
DES OUVRIERS DU TRANSPORT**

49-60 Borough Road  
Londres SE1 1DR, Royaume-Uni

Tél. : +44 20 7403 2733

Fax : +44 20 7357 7871

Email : [mail@itf.org.uk](mailto:mail@itf.org.uk)

[www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org)

[www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

**ISBN: 1-904676-34-0**