

Resolução da Assembleia da República n.º 4/2015

Aprova a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª sessão, em Genebra, a 23 de fevereiro de 2006.

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea *i*) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª Sessão, em Genebra, a 23 de fevereiro de 2006, cujo texto, na versão autenticada em língua francesa, e respetiva tradução para a língua portuguesa, se publicam em anexo.

Aprovada em 21 de novembro de 2014.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

Préambule

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 7 février 2006 en sa quatre-vingt-quatorzième session;

Désireuse de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, notamment:

- la convention (n.º 29) sur le travail forcé, 1930;
- la convention (n.º 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;
- la convention (n.º 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- la convention (n.º 100) sur l'égalité de rémunération, 1951;
- la convention (n.º 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957;
- la convention (n.º 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958;
- la convention (n.º 138) sur l'âge minimum, 1973;
- la convention (n.º 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999;

Consciente que l'Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des conditions de travail décentes;

Rappelant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998;

Consciente également que les gens de mer peuvent se prévaloir des dispositions d'autres instruments de l'OIT et doivent jouir des libertés et droits fondamentaux reconnus à toutes les personnes;

Considérant que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière;

Tenant compte également des normes internationales sur la sécurité des navires, la sécurité et la sûreté des personnes et la qualité de la gestion des navires édictées dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et dans la Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir

les abordages en mer, telle que modifiée, ainsi que des prescriptions relatives à la formation et aux compétences requises des gens de mer qui figurent dans la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée;

Rappelant que la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer établit un cadre juridique général régissant l'ensemble des activités sur les mers et les océans, qu'elle revêt une importance stratégique comme base de l'action et de la coopération nationales, régionales et mondiales dans le secteur maritime et que son intégrité doit être préservée;

Rappelant l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer qui définit les devoirs et les obligations incombant à l'Etat du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires qui battent son pavillon;

Rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail qui dispose que l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront en aucun cas être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation;

Déterminée à faire en sorte que ce nouvel instrument soit conçu de manière à recueillir la plus large acceptation possible par les gouvernements, les armateurs et les gens de mer attachés aux principes du travail décent, qu'il soit facile à mettre à jour et qu'il puisse être appliqué et respecté de manière effective;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à l'élaboration d'un tel instrument, question qui constitue le seul point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce vingt-troisième jour de février deux mille six, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention du travail maritime, 2006.

Obligations générales

Article I

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

2 — Les Membres coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la présente convention.

Définitions et champ d'application

Article II

1 — Aux fins de la présente convention, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression:

a) autorité compétente désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, des arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition en question et à les faire appliquer;

b) *déclaration de conformité du travail maritime* désigne la déclaration visée dans la règle 5.1.3;

c) *jauge brute* désigne la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée. Pour les navires visés par les dispositions transitoires de jaugeage adoptées par l'Organisation maritime internationale, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique observations du Certificat international de jaugeage des navires (1969);

d) *certificat de travail maritime* désigne le certificat visé dans la règle 5.1.3;

e) *prescriptions de la présente convention* renvoie aux prescriptions des articles, des règles et de la partie A du code qui font partie de la présente convention;

f) *gens de mer* ou *marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique;

g) *contrat d'engagement maritime* renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage;

h) *service de recrutement et de placement des gens de mer* désigne toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs;

i) *navire* désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;

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

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

3 — Si, aux fins de la présente convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

4 — Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

5 — En cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

6 — Lorsque l'autorité compétente décide qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code visé à l'article VI, paragraphe 1, à un navire ou à certaines catégories de

navires battant le pavillon du Membre, les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'autorité compétente ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

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

8 — Sauf disposition contraire expresse, toute référence à la «convention» vise également les règles et le code.

Droits et principes fondamentaux

Article III

Tout Membre vérifie que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:

a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;

b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;

c) l'abolition effective du travail des enfants;

d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

Droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer

Article IV

1 — Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.

2 — Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.

3 — Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.

4 — Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.

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

Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions

Article V

1 — Tout Membre applique et fait respecter la législation ou les autres mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter des obligations contractées aux termes de la présente convention en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa juridiction.

2 — Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à assurer le respect des prescriptions de la présente convention, notamment par des inspections régulières, des rapports, des mesures de suivi

et l'engagement de poursuites conformément à la législation applicable.

3 — Tout Membre veille à ce que les navires battant son pavillon soient en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime, comme le prescrit la présente convention.

4 — Tout navire auquel la présente convention s'applique peut, conformément au droit international, faire l'objet de la part d'un Membre autre que l'Etat du pavillon, lorsqu'il se trouve dans l'un de ses ports, d'une inspection visant à vérifier que ce navire respecte les prescriptions de la présente convention.

5 — Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les services de recrutement et de placement des gens de mer éventuellement établis sur son territoire.

6 — Tout Membre interdit les violations des prescriptions de la présente convention et doit, conformément au droit international, établir des sanctions ou exiger l'adoption de mesures correctives en vertu de sa législation, de manière à décourager toute violation.

7 — Tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout Etat ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout Etat l'ayant ratifiée.

Règles et parties A et B du code

Article VI

1 — Les règles et les dispositions de la partie A du code ont force obligatoire. Les dispositions de la partie B du code n'ont pas force obligatoire.

2 — Tout Membre s'engage à respecter les droits et principes énoncés dans les règles et à appliquer chacune d'entre elles de la manière indiquée dans les dispositions correspondantes de la partie A du code. En outre, il doit dûment envisager de s'acquitter de ses obligations de la manière prescrite dans la partie B du code.

3 — Un Membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code peut, sauf disposition contraire expresse de la présente convention, en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A.

4 — Aux seules fins des dispositions du paragraphe 3 du présent article, une loi, un règlement, une convention collective ou toute autre mesure d'application est considéré comme équivalent dans l'ensemble dans le contexte de la présente convention si le Membre vérifie que:

a) il favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code;

b) il donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code.

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

Article VII

Les dérogations, exemptions et autres applications soulevées de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre,

en l'absence de telles organisations représentatives sur son territoire, qu'après consultation avec la commission visée à l'article XIII.

Entrée en vigueur

Article VIII

1 — Les ratifications formelles de la présente convention sont communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

2 — La présente convention ne lie que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général.

3 — La convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée.

4 — Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.

Dénonciation

Article IX

1 — Un Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix ans à compter de la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement. La dénonciation ne prend effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2 — Tout Membre qui, dans l'année après la période de dix années mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ne se prévaut pas de la faculté de dénonciation prévue sera lié pour une nouvelle période de dix ans et pourra, par la suite, dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque nouvelle période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Effet de l'entrée en vigueur

Article X

La présente convention porte révision des conventions suivantes:

Convention (n.º 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920;

Convention (n.º 8) sur les indemnités de chômage (navi-
frage), 1920;

Convention (n.º 9) sur le placement des marins, 1920;

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

Convention (n.º 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926;

Convention (n.º 23) sur le rapatriement des marins, 1926;

Convention (n.º 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936;

Convention (n.º 54) des congés payés des marins, 1936;

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

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

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

Convention (n.º 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936;

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

Convention (n.º 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946;

Convention (n.º 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946;

Convention (n.º 72) des congés payés des marins, 1946;

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

Convention (n.º 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946;

Convention (n.º 75) sur le logement des équipages, 1946;

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

Convention (n.º 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949;

Convention (n.º 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949;

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

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

Convention (n.º 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970;

Convention (n.º 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970;

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

Convention (n.º 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976;

Convention (n.º 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976;

Protocole de 1996 relatif à la convention (n.º 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976;

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

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

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

Convention (n.º 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987;

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

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

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

Fonctions de dépositaire

Article XI

1 — Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toute ratification, acceptation et dénonciation qui lui seront communiquées en vertu de la présente convention.

2 — Quand les conditions énoncées au paragraphe 3 de l'article VIII auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article XII

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général de l'Organisation des

Nations Unies, aux fins d'enregistrement conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets sur toute ratification, acceptation et dénonciation enregistrée en vertu de la présente convention.

Commission Tripartite Spéciale

Article XIII

1 — Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.

2 — Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission est composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime.

3 — Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention. Le Conseil d'administration peut inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.

4 — Les droits de vote des représentants des armateurs et des représentants des gens de mer à la commission sont pondérés de façon à garantir que chacun de ces deux groupes possède la moitié des droits de vote dont dispose l'ensemble des gouvernements représentés à la réunion et autorisés à voter.

Amendement à la présente convention

Article XIV

1 — La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail peut adopter des amendements à toute disposition de la présente convention dans le cadre de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail et des règles et procédures de l'Organisation relatives à l'adoption des conventions. Des amendements au code peuvent également être adoptés conformément aux procédures prescrites à l'article XV.

2 — Le texte desdits amendements est communiqué pour ratification aux Membres dont les instruments de ratification de la présente convention ont été enregistrés avant leur adoption.

3 — Le texte de la convention modifiée est communiqué aux autres Membres de l'Organisation pour ratification conformément à l'article 19 de la Constitution.

4 — Un amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle ont été enregistrés les instruments de ratification de cet amendement ou, selon le cas, les instruments de ratification de la convention modifiée d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

5 — Un amendement adopté dans le cadre de l'article 19 de la Constitution n'a force obligatoire que pour les Membres de l'Organisation dont la ratification a été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

6 — Pour les Membres visés au paragraphe 2 du présent article, un amendement entre en vigueur douze mois après

la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

7 — Sous réserve des dispositions du paragraphe 9, pour les Membres visés au paragraphe 3 du présent article, la convention modifiée entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

8 — Pour les Membres dont la ratification de la convention a été enregistrée avant l'adoption d'un amendement mais qui n'ont pas ratifié celui-ci, la présente convention demeure en vigueur sans l'amendement en question.

9 — Tout Membre dont l'instrument de ratification de la présente convention est enregistré après l'adoption de l'amendement mais avant la date visée au paragraphe 4 du présent article peut préciser, dans une déclaration jointe audit instrument, qu'il ratifie la convention mais non l'amendement. Si l'instrument de ratification est accompagné d'une telle déclaration, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après la date d'enregistrement de l'instrument de ratification. Si celui-ci n'est pas accompagné d'une déclaration ou s'il est enregistré à la date ou après la date visée au paragraphe 4, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné douze mois après cette date; dès l'entrée en vigueur de la convention modifiée conformément au paragraphe 7 du présent article, l'amendement a force obligatoire pour le Membre concerné, sauf disposition contraire dudit amendement.

Amendements au code

Article XV

1 — Le code peut être amendé soit selon la procédure énoncée à l'article XIV, soit, sauf disposition contraire expresse, selon la procédure décrite dans le présent article.

2 — Un amendement au code peut être proposé au Directeur général du Bureau international du Travail par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins cinq gouvernements de Membres ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

3 — Après avoir vérifié que la proposition d'amendement remplit les conditions établies au paragraphe 2 du présent article, le Directeur général la communique sans tarder, avec toute observation ou suggestion jugée opportune, à l'ensemble des Membres de l'Organisation en les invitant à lui faire connaître leurs observations ou suggestions sur cette proposition dans un délai de six mois ou dans le délai, compris entre trois et neuf mois, fixé par le Conseil d'administration.

4 — A l'expiration du délai visé au paragraphe 3 du présent article, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions faites selon le même paragraphe, est transmise à la commission pour examen dans le cadre d'une réunion. Un amendement est réputé adopté:

a) si la moitié au moins des gouvernements des Membres ayant ratifié la présente convention sont représentés à la réunion au cours de laquelle la proposition est examinée;

b) si une majorité d'au moins deux tiers des membres de la commission votent en faveur de l'amendement; et

c) si cette majorité rassemble au moins la moitié des voix des membres gouvernementaux, la moitié des voix des représentants des armateurs et la moitié des voix des représentants des gens de mer inscrits à la réunion lorsque la proposition est mise aux voix.

5 — Un amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article est présenté à la session suivante de la Conférence pour approbation. Pour être approuvé, il doit recueillir la majorité des deux tiers des voix des délégués présents. Si cette majorité n'est pas atteinte, l'amendement est renvoyé devant la commission pour que celle-ci le réexamine, si elle le souhaite.

6 — Le Directeur général notifie les amendements approuvés par la Conférence à chacun des Membres dont l'instrument de ratification de la présente convention a été enregistré avant la date de cette approbation. Ces Membres sont désignés ci-après comme les «Membres ayant déjà ratifié la convention». La notification qu'ils reçoivent fait référence au présent article et un délai leur est imparti pour exprimer formellement leur désaccord. Ce délai est de deux ans à compter de la date de notification sauf si, lorsqu'elle approuve l'amendement, la Conférence fixe un délai différent qui doit être au minimum d'une année. Une copie de la notification est communiquée pour information aux autres Membres de l'Organisation.

7 — Un amendement approuvé par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande mondiale des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

8 — Un amendement réputé avoir été accepté entre en vigueur six mois après la fin du délai fixé pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 du présent article et n'ayant pas retiré ce désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 11. Toutefois:

a) avant la fin du délai fixé, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il ne sera lié par l'amendement que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation;

b) avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement, tout Membre ayant déjà ratifié la convention peut informer le Directeur général qu'il n'appliquera pas cet amendement pendant une période déterminée.

9 — Un amendement faisant l'objet de la notification mentionnée au paragraphe 8 a) du présent article entre en vigueur pour le Membre ayant notifié son acceptation six mois après la date à laquelle il a informé le Directeur général qu'il accepte l'amendement ou à la date à laquelle l'amendement entre en vigueur pour la première fois, si celle-ci est postérieure.

10 — La période visée au paragraphe 8 b) du présent article ne devra pas dépasser une année à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou se prolonger au-delà de la période plus longue prescrite par la Conférence au moment où elle a approuvé l'amendement.

11 — Un Membre ayant exprimé formellement son désaccord sur un amendement donné peut le retirer à tout

moment. Si la notification de ce retrait parvient au Directeur général après l'entrée en vigueur dudit amendement, celui-ci entre en vigueur pour le Membre six mois après la date à laquelle ladite notification a été enregistrée.

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

13 — Dans la mesure où un certificat de travail maritime porte sur des questions couvertes par un amendement à la convention qui est entré en vigueur:

a) un Membre ayant accepté cet amendement n'est pas tenu d'étendre le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats de travail maritime délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui:

i) a exprimé formellement, selon le paragraphe 7 du présent article, un désaccord avec l'amendement et ne l'a pas retiré; ou

ii) a notifié, selon le paragraphe 8 *a)* du présent article, que son acceptation est subordonnée à une notification ultérieure expresse de sa part et n'a pas accepté l'amendement;

b) un Membre ayant accepté l'amendement étend le bénéfice de la convention en ce qui concerne les certificats délivrés à des navires battant le pavillon d'un autre Membre qui a notifié, selon le paragraphe 8 *b)* du présent article, qu'il n'appliquera pas l'amendement pendant une période déterminée conformément au paragraphe 10 du présent article.

Textes faisant foi

Article XVI

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Note explicative sur les règles et le code de la convention du travail maritime

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

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

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

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

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

Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires;

Titre 2: Conditions d'emploi;

Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table;

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

Titre 5: Conformité et mise en application des dispositions.

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

7 — La convention a trois objectifs sous-jacents:

a) établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes;

b) laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits;

c) veiller (via le titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.

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

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

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

conventions internationales du travail, peuvent s'assurer sans plus ample examen que les dispositions prises par les Membres montrent qu'ils se sont acquittés de manière adéquate des obligations énoncées dans la partie A.

Les règles et le code

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

Règle 1.1 — Age minimum

Objet: assurer qu'aucune personne n'ayant pas l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire.

1 — Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire.

2 — L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans.

3 — Un âge minimum supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.1 — Age minimum

1 — L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit.

2 — Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de la présente norme, le terme «nuit» est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.

3 — Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand:

a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou

b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.

4 — L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. Les types de travail en question seront déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables.

Principe directeur B1.1 — Age minimum

1 — Lorsqu'ils établissent des règlements relatifs aux conditions de travail et de vie, les Membres devraient accorder une attention particulière aux besoins des jeunes de moins de 18 ans.

Règle 1.2 — Certificat médical

Objet: assurer que tous les gens de mer sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions en mer.

1 — Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.

2 — Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.2 — Certificat médical

1 — L'autorité compétente exige qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer.

2 — Pour que les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer, l'autorité compétente détermine, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et compte dûment tenu des directives internationales applicables mentionnées dans la partie B du code, la nature de l'examen médical et du certificat correspondant.

3 — La présente norme s'applique sans préjudice de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est accepté par l'autorité compétente aux fins de la règle 1.2. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

4 — Le certificat médical est délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne reconnue par l'autorité compétente comme étant qualifiée pour délivrer de tels certificats. Les médecins doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

5 — En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou par un arbitre médical indépendants.

6 — Le certificat médical indique notamment que:

a) l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes;

b) l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

7 — A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW:

a) un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an;

b) un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.

8 — Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler sans certificat médical va-

lide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que:

a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;

b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

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

10 — Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.

Principe directeur B1.2 — Certificat médical

Principe directeur B1.2.1 — Directives internationales

1 — L'autorité compétente, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les représentants des gens de mer et toutes les autres personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité devraient suivre les *Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS*, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale ou l'Organisation mondiale de la santé.

Règle 1.3 — Formation et qualifications

Objet: assurer que les gens de mer sont formés ou qualifiés pour exercer leurs fonctions à bord des navires.

1 — Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

2 — Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

3 — Les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.

4 — Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (n.º 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 entrés 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.

Règle 1.4 — Recrutement et placement

Objet: assurer que les gens de mer ont accès à un système efficient et bien réglementé de recrutement et de placement des gens de mer.

1 — Tous les gens de mer doivent pouvoir avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

2 — Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.

3 — Tout Membre exige, en ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant son pavillon, que les armateurs qui utilisent des services de 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.

Norme A1.4 — Recrutement et placement

1 — Tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement des gens de mer veille à ce que ce service soit géré dans les règles de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi tels qu'ils sont énoncés dans la présente convention.

2 — Lorsque des services privés de recrutement et de placement des gens de mer dont l'objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer opèrent sur le territoire d'un Membre, ils ne peuvent exercer leur activité qu'en vertu d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système ne peut être établi, modifié ou remplacé qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. En cas de doute sur la question de savoir si la présente convention s'applique à un service privé de recrutement et de placement donné, la question doit être tranchée par l'autorité compétente de chaque Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Il convient de ne pas encourager une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement.

3 — Les dispositions du paragraphe 2 de la présente norme s'appliquent aussi, dans la mesure où l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, estime qu'elles sont adaptées, dans le cas des services de recrutement et de placement assurés par une organisation de gens de mer sur le territoire d'un Membre pour fournir des gens de mer qui sont ressortissants du Membre à des navires qui battent son pavillon. Les services visés par ce paragraphe sont ceux qui remplissent les conditions suivantes:

a) le service de recrutement et de placement est géré conformément à une convention collective conclue entre cette organisation et un armateur;

b) tant l'organisation des gens de mer que l'armateur sont établis sur le territoire du Membre;

c) le Membre dispose d'une législation nationale ou d'une procédure pour autoriser ou enregistrer la convention collective qui permet l'exploitation du service de recrutement et de placement;

d) le service de recrutement et de placement est géré dans les règles et des mesures comparables à celles prévues au paragraphe 5 de la présente norme existent pour pro-

téger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi.

4 — Rien dans la présente norme ou dans la règle 1.4 n'a pour effet:

a) d'empêcher un Membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier;

b) d'imposer à un Membre l'obligation d'établir sur son territoire un système de gestion des services privés de recrutement et de placement des gens de mer.

5 — Tout Membre adoptant le système mentionné au paragraphe 2 de la présente norme doit au minimum, par voie de législation ou par d'autres mesures:

a) interdire aux services de recrutement et de placement des gens de mer d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes pour empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises;

b) interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnel de voyage similaire, sauf le coût des visas qui doit être à la charge de l'armateur;

c) s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire:

i) tiennent à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire;

ii) s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés des droits et obligations énoncés dans leur contrat d'engagement et que les dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'un exemplaire du contrat leur soit remis;

iii) vérifient que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement maritime sont conformes à la législation et à toute convention collective incluse dans le contrat;

iv) s'assurent, dans la mesure où cela est réalisable, que l'armateur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger;

v) examinent toute plainte concernant leurs activités et y répondent et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée;

vi) mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

6 — L'autorité compétente supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire du Membre concerné. Les licences ou agréments ou autres autorisations permettant de gérer un service privé sur le territoire sont accordés ou renouvelés seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

7 — L'autorité compétente s'assure que des mécanismes et procédures appropriés existent en vue d'enquêter, si nécessaire, au sujet des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer, avec le concours, lorsqu'il y a lieu, des représentants des armateurs et des gens de mer.

8 — Tout Membre doit, dans la mesure du possible, informer ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la présente convention, tant qu'il n'est pas établi que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées. Les mesures prises à cet effet par le Membre qui a ratifié la convention ne devront pas être en contradiction avec le principe de la libre circulation des travailleurs stipulé par les traités auxquels les deux Etats concernés peuvent être parties.

9 — Tout Membre doit exiger que les armateurs de navires battant son pavillon qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la présente norme.

10 — Rien dans la présente norme n'a pour effet de réduire les obligations et responsabilités des armateurs ou d'un Membre en ce qui concerne les navires battant son pavillon.

Principe directeur B1.4 — Recrutement et placement

Principe directeur B1.4.1 — Directives organisationnelles et opérationnelles

1 — En exécutant ses obligations en vertu du paragraphe 1 de la norme A1.4, l'autorité compétente devrait envisager de:

a) prendre les mesures nécessaires pour promouvoir une coopération efficace entre les services de recrutement et de placement des gens de mer, qu'ils soient publics ou privés;

b) prendre en compte, avec la participation des armateurs, des gens de mer et des établissements de formation concernés, les besoins du secteur maritime, aux niveaux national et international, lors de l'élaboration des programmes de formation des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution;

c) prendre des dispositions appropriées en vue de la coopération des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à l'organisation et au fonctionnement des services publics de recrutement et de placement des gens de mer, là où ils existent;

d) déterminer, compte dûment tenu du respect de la vie privée et de la nécessité de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les données personnelles sur les gens de mer peuvent être traitées par les services de recrutement et de placement des gens de mer, y compris

la collecte, la conservation, le recoupement et la communication de ces données à des tiers;

e) disposer d'un mécanisme de collecte et d'analyse des informations pertinentes sur le marché du travail maritime, notamment sur l'offre actuelle et prévisible de gens de mer embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualifications, ainsi que sur les besoins du secteur, la collecte de données sur l'âge ou le sexe n'étant admissible qu'à des fins statistiques ou si elles sont utilisées dans le cadre d'un programme visant à prévenir toute discrimination fondée sur l'âge ou le sexe;

f) veiller à ce que le personnel responsable de la supervision des services publics et privés de recrutement et de placement des gens de mer qui, à bord, ont des responsabilités dans la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution soit convenablement formé, en ayant acquis notamment une expérience reconnue du service en mer, et à ce qu'il possède une connaissance appropriée du secteur maritime, y compris les instruments internationaux maritimes sur la formation, les certificats de capacité et les normes du travail;

g) prescrire des normes opérationnelles et adopter des codes de conduite et des pratiques éthiques pour les services de recrutement et de placement des gens de mer;

h) exercer un contrôle du système de licence ou d'agrément dans le cadre d'un système de normes de qualité.

2 — Lors de la mise en place du système mentionné au paragraphe 2 de la norme A1.4, tout Membre devrait envisager d'exiger des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire qu'ils mettent au point et qu'ils maintiennent des pratiques de fonctionnement vérifiables. Ces pratiques de fonctionnement pour les services privés de recrutement et de placement des gens de mer et, dans la mesure où elles sont applicables, pour les services publics de recrutement et de placement des gens de mer devraient porter sur les points suivants:

a) les examens médicaux, les documents d'identité des gens de mer et toutes autres formalités auxquelles ceux-ci doivent satisfaire pour obtenir un emploi;

b) la tenue, dans le respect de la vie privée et de la confidentialité, de registres complets et détaillés des gens de mer couverts par leur système de recrutement et de placement, lesquels devraient au moins inclure les informations suivantes:

- i) les qualifications des gens de mer;
- ii) leurs états de service;
- iii) les données personnelles pertinentes pour l'emploi;
- iv) les données médicales pertinentes pour l'emploi;

c) la tenue à jour de listes des navires auxquels les services de recrutement et de placement fournissent des gens de mer et l'assurance qu'il existe un moyen de contacter ces services à tout moment en cas d'urgence;

d) les procédures propres à assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer ou leur personnel n'exploitent pas les gens de mer lorsqu'il s'agit d'obtenir un engagement à bord de tel ou tel navire ou dans telle ou telle compagnie;

e) les procédures propres à parer aux risques d'exploitation des gens de mer pouvant résulter de la remise d'avances sur salaire ou de toute autre transaction financière conclue entre l'armateur et les gens de mer et traitée par les services de recrutement et de placement;

f) la nécessité de faire connaître clairement les frais que les gens de mer devront éventuellement prendre à leur charge lors du recrutement;

g) la nécessité de veiller à ce que les gens de mer soient informés de toutes conditions particulières applicables au travail pour lequel ils vont être engagés, ainsi que des politiques adoptées par l'armateur en ce qui concerne leur emploi;

h) les procédures établies pour traiter les cas d'incompétence ou d'indiscipline conformément aux principes d'équité, à la législation et à la pratique nationales et, le cas échéant, aux conventions collectives;

i) les procédures propres à assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que tous les certificats et documents obligatoires présentés par les gens de mer pour obtenir un emploi sont à jour et n'ont pas été obtenus frauduleusement, et que les références professionnelles sont vérifiées;

j) les procédures propres à assurer que les demandes d'informations ou de conseils formulées par les proches des gens de mer lorsque les gens de mer sont à bord sont traitées sans délai, avec bienveillance et sans frais;

k) la vérification que les conditions de travail à bord des navires sur lesquels des gens de mer sont placés sont conformes aux conventions collectives applicables conclues entre un armateur et une organisation représentative des gens de mer, et, par principe, la mise à disposition de gens de mer aux seuls armateurs qui offrent des conditions d'emploi conformes à la législation ou aux conventions collectives applicables.

3 — La coopération internationale entre les Membres et les organisations intéressées pourrait être encouragée, notamment en ce qui concerne:

a) l'échange systématique d'informations sur le secteur et le marché du travail maritimes, sur une base bilatérale, régionale et multilatérale;

b) l'échange d'informations sur la législation du travail maritime;

c) l'harmonisation des politiques, des méthodes de travail et de la législation régissant le recrutement et le placement des gens de mer;

d) l'amélioration des procédures et des conditions de recrutement et de placement des gens de mer sur le plan international;

e) la planification de la main-d'œuvre, compte tenu de l'offre et de la demande de gens de mer et des besoins du secteur maritime.

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.1 — Contrat d'engagement maritime

Objet: assurer aux gens de mer un contrat d'engagement maritime équitable.

1 — Les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire, et doivent être conformes aux 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'examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer.

3 — Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime

s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.

Norme A2.1 — Contrat d'engagement maritime

1 — Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions suivantes:

a) à bord des navires battant son pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente convention;

b) les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités;

c) l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime;

d) des mesures sont prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime;

e) tout marin reçoit un document mentionnant ses états de service à bord du navire.

2 — Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:

a) un exemplaire d'un contrat type;

b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'Etat du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la présente convention.

3 — Le document mentionné au paragraphe 1 e) de la présente norme ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. La législation nationale détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées.

4 — Tout Membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes:

a) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance;

b) le nom et l'adresse de l'armateur;

c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime;

d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté;

e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;

f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;

g) le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:

i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;

ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration;

iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination;

h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;

i) le droit du marin à un rapatriement;

j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu;

k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

5 — Tout Membre adopte une législation établissant les durées minimales du préavis qui est donné par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime. Ces délais de préavis sont fixés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés et ne sont pas inférieures à sept jours.

6 — Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. En déterminant ces circonstances, le Membre s'assure que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis, pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence, est prise en considération.

Principe directeur B2.1 — Contrat d'engagement maritime

Principe directeur B2.1.1 — Etats de service

1 — S'agissant des informations devant figurer dans les états de service visés au paragraphe 1 e) de la norme A2.1, tout Membre devrait veiller à ce que le document en question contienne suffisamment d'informations, accompagnées de leur traduction en anglais, pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion. Un livret de débarquement peut satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 e) de cette norme.

Règle 2.2 — Salaires

Objet: assurer aux gens de mer la rétribution de leurs services.

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

Norme A2.2 — Salaires

1 — Tout Membre exige que les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant son pavillon soient versées à des intervalles n'excédant pas un mois et

conformément aux dispositions des conventions collectives applicables.

2 — Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distincts de ceux qui avaient été convenus.

3 — Tout Membre exige de l'armateur qu'il prenne des mesures, telles que celles qui sont mentionnées au paragraphe 4 de la présente norme, pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

4 — Les mesures à prendre pour assurer que les gens de mer pourront faire parvenir leurs rémunérations à leurs familles sont notamment les suivantes:

a) un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;

b) l'obligation que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

5 — Tout frais retenu pour le service visé aux paragraphes 3 et 4 de la présente norme doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

6 — Tout Membre qui adopte des lois ou règlements régissant les salaires des gens de mer doit dûment envisager d'appliquer les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

Principe directeur B2.2 — Salaires

Principe directeur B2.2.1 — Définitions particulières

1 — Aux fins du présent principe directeur:

a) *matelot qualifié* désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par la législation ou la pratique nationale ou en vertu d'une convention collective;

b) *salaire ou solde de base* désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, les primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires;

c) *salaire forfaitaire* désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel;

d) *durée du travail* désigne le temps durant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire;

e) *heures supplémentaires* désigne les heures de travail effectuées en sus de la durée normale du travail.

Principe directeur B2.2.2 — Calcul et paiement

1 — Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées:

a) la durée normale du travail à la mer et au port ne devrait pas, aux fins du calcul du salaire, être supérieure à huit heures par jour;

b) aux fins du calcul des heures supplémentaires, la durée normale du travail par semaine, rémunérée par le salaire ou la solde de base, devrait être fixée par la législation nationale, pour autant qu'elle n'est pas fixée par des conventions collectives; elle ne devrait pas être supérieure à 48 heures; les conventions collectives peuvent prévoir un traitement différent mais non moins favorable;

c) le taux ou les taux de rémunération des heures supplémentaires, qui devraient dans tous les cas être supérieurs d'au moins 25 pour cent au taux horaire du salaire ou de la solde de base, devraient être prescrits par la législation nationale ou par convention collective, selon le cas;

d) le capitaine, ou une personne désignée par lui, devrait tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre devrait être émargé par le marin à intervalles ne dépassant pas un mois.

2 — Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire:

a) le contrat d'engagement maritime devrait spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues en sus du salaire forfaitaire et dans quels cas;

b) lorsque des heures supplémentaires sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire devrait être supérieur d'au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie au paragraphe 1 du présent principe directeur; le même principe devrait être appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire;

c) pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie au paragraphe 1 a) du présent principe directeur, la rémunération ne devrait pas être inférieure au salaire minimum applicable;

d) pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées devraient être tenus et émargés comme prévu au paragraphe 1 d) du présent principe directeur.

3 — La législation nationale ou les conventions collectives pourraient prévoir que les heures supplémentaires ou le travail effectué le jour de repos hebdomadaire ou les jours fériés seront compensés par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé supplémentaire en lieu et place d'une rémunération ou par toute autre compensation qu'elles pourraient prévoir.

4 — La législation nationale adoptée après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer ou, selon le cas, les conventions collectives devraient tenir compte des principes suivants:

a) le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale devrait être appliqué à tous les gens de mer

travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance nationale ou l'origine sociale;

b) le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires devrait être disponible à bord; il faudrait tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié;

c) les salaires devraient être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement;

d) à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due devrait être payée sans délai indu;

e) des sanctions adéquates ou d'autres mesures appropriées devraient être prises par l'autorité compétente à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due;

f) les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement;

g) sous réserve des dispositions de l'alinéa h) du présent paragraphe, l'armateur ne devrait restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire;

h) les retenues sur salaires ne devraient être autorisées que si:

i) cela est expressément prévu par la législation nationale ou une convention collective applicable et le marin a été informé, de la façon que l'autorité compétente considère comme la plus appropriée, des conditions dans lesquelles ces retenues sont opérées;

ii) elles ne dépassent pas au total la limite éventuellement établie par la législation nationale, les conventions collectives ou les décisions judiciaires;

i) aucune retenue ne devrait être effectuée sur la rémunération du marin pour l'obtention ou la conservation d'un emploi;

j) il devrait être interdit d'infliger aux gens de mer des amendes autres que celles autorisées par la législation nationale, les conventions collectives ou d'autres dispositions;

k) l'autorité compétente devrait être habilitée à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés;

l) les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi, dans la mesure où elles ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, devraient être protégées par un privilège, conformément à la convention (n.º 173) sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur, 1992.

5 — Tout Membre devrait, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, instituer des procédures pour instruire les plaintes relatives à toutes questions couvertes par le présent principe directeur.

Principe directeur B2.2.3 — Salaires minima

1 — Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, tout Membre devrait établir, après consultation

des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des procédures de fixation des salaires minima pour les gens de mer. Les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient participer au fonctionnement de ces procédures.

2 — En établissant de telles procédures et en fixant les salaires minima, il faudrait tenir dûment compte des normes internationales du travail relatives aux salaires minima ainsi que des principes suivants:

a) le niveau des salaires minima devrait tenir compte de la nature de l'emploi maritime, des effectifs des navires et de la durée normale du travail des gens de mer;

b) le niveau des salaires minima devrait être ajusté à l'évolution du coût de la vie et des besoins des gens de mer.

3 — L'autorité compétente devrait s'assurer:

a) au moyen d'un système de contrôle et de sanctions, que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux établis;

b) que tout marin qui a été rémunéré à un taux inférieur au taux minimum peut recouvrer, par une procédure judiciaire ou autre, accélérée et peu onéreuse, la somme qui lui reste due.

Principe directeur B2.2.4 — Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés

1 — Le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Sur décision du Conseil d'administration, le Directeur général notifiera toute révision du montant ainsi établi aux Membres de l'Organisation.

2 — Rien dans le présent principe directeur ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient reconnues par l'autorité compétente.

Règle 2.3 — Durée du travail ou du repos

Objet: assurer aux gens de mer une durée de travail ou de repos réglementée.

1 — Tout Membre veille à ce que la durée du travail ou du repos des gens de mer soit réglementée.

2 — Tout Membre fixe un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos sur une période donnée conformément aux dispositions du code.

Norme A2.3 — Durée du travail ou du repos

1 — Aux fins de la présente norme:

a) *heures de travail* désigne le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;

b) *heures de repos* désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée.

2 — Dans les limites indiquées aux paragraphes 5 à 8 de la présente norme, tout Membre fixe soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé durant

une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui doit être accordé durant une période donnée.

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

4 — Pour définir les normes nationales, tout Membre prend en compte les dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire.

5 — Les limites des heures de travail ou de repos sont établies comme suit:

a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:

- i) 14 heures par période de 24 heures;
- ii) 72 heures par période de sept jours;

ou

b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:

- i) 10 heures par période de 24 heures;
- ii) 77 heures par période de sept jours.

6 — Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

7 — Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

8 — Lorsqu'un marin est sur appel, par exemple lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, il bénéficie d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.

9 — S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les paragraphes 7 et 8 de la présente norme, l'autorité compétente fixe les dispositions visant à assurer aux gens de mer un repos suffisant.

10 — Tout Membre exige que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord, qui doit indiquer pour chaque fonction au moins:

- a) le programme du service à la mer et au port;
- b) 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.

11 — Le tableau visé au paragraphe 10 de la présente norme est établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais.

12 — Tout Membre exige que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer soient

tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des paragraphes 5 à 11 de la présente norme. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par l'autorité compétente compte tenu des directives disponibles de l'Organisation internationale du Travail ou tout modèle normalisé établi par l'Organisation. Ils sont dans les langues indiquées au paragraphe 11 de la présente norme. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

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

14 — Rien dans la présente norme n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Principe directeur B2.3 — Durée du travail ou du repos

Principe directeur B2.3.1 — Jeunes gens de mer

1 — En mer comme au port, les dispositions ci-après devraient s'appliquer à tous les jeunes gens de mer de moins de 18 ans:

- a) l'horaire de travail ne devrait pas excéder huit heures par jour ni 40 heures par semaine et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité;
- b) une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas et une pause d'au moins une heure devrait être assurée pour prendre le repas principal;
- c) un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures devrait être assuré.

2 — A titre exceptionnel, les dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur pourront ne pas être appliquées lorsque:

- a) il n'est pas possible de les concilier avec le service de quart des jeunes gens de mer à la passerelle, aux machines ou au service général ou lorsque le travail organisé par équipe ne le permet pas;
- b) la formation effective des jeunes gens de mer, selon des programmes et plans d'études établis, pourrait en être compromise.

3 — De telles exceptions devraient être enregistrées, avec indication des motifs, et signées par le capitaine.

4 — Le paragraphe 1 du présent principe directeur ne dispense pas les jeunes gens de mer de l'obligation générale, faite à l'ensemble des gens de mer, de travailler dans toute situation d'urgence, conformément aux dispositions du paragraphe 14 de la norme A2.3.

Règle 2.4 — Droit à un congé

Objet: assurer aux gens de mer un congé approprié.

1 — Tout Membre exige que les gens de mer employés sur des navires battant son pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du code.

2 — Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.

Norme A2.4 — Droit à un congé

1 — Tout Membre adopte une législation qui détermine les normes minimales de congé annuel applicables aux gens de mer engagés sur des navires battant son pavillon, en tenant dûment compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de congé.

2 — Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul approprié tenant compte des besoins particuliers des gens de mer à cet égard, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi. Le mode de calcul de la période de service est fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays. Les absences au travail justifiées ne sont pas comptées comme congé annuel.

3 — Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini dans la présente norme, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, est interdit.

Principe directeur B2.4 — Droit à un congé

Principe directeur B2.4.1 — Calcul des droits

1 — Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays, toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime devrait être comptée dans la période de service.

2 — Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou fixées dans une convention collective applicable, les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs tels qu'une maladie ou un accident, ou pour cause de maternité, devraient être comptées dans la période de service.

3 — Le niveau de rémunération pendant le congé annuel devrait être celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé devrait être calculée au prorata.

4 — Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel:

a) les jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel;

b) les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays;

c) les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement;

d) les congés compensatoires de toute nature, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

Principe directeur B2.4.2 — Prise du congé annuel

1 — L'époque à laquelle le congé sera pris devrait être déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire, par convention collective, par sentence arbitrale ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale.

2 — Les gens de mer devraient en principe avoir le droit de prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés. Les gens de mer ne devraient pas être tenus, sans leur consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime ou de la législation nationale.

3 — Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 2 du présent principe directeur devraient avoir droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage devraient être à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne devrait pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

4 — Les gens de mer en congé annuel ne devraient être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord.

Principe directeur B2.4.3 — Fractionnement et cumul

1 — Le fractionnement du congé payé annuel ou le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut être autorisé par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

2 — Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 du présent principe directeur, et à moins qu'il n'en soit convenu autrement par un accord liant l'armateur et les gens de mer intéressés, le congé payé annuel recommandé dans le présent principe directeur devrait consister en une période ininterrompue.

Principe directeur B2.4.4 — Jeunes gens de mer

1 — Des mesures particulières devraient être envisagées pour tout marin de moins de 18 ans qui a servi pendant six mois, ou toute autre durée inférieure en application d'une convention collective ou d'un contrat d'engagement maritime, sans congé à bord d'un navire allant à l'étranger, qui n'est pas retourné dans le pays où il a son domicile durant cette période et n'y retournera pas durant les trois mois de voyage suivants. Ces mesures pourraient consister à lui donner le droit d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, au lieu de son engagement d'origine dans le pays de son

domicile afin qu'il puisse prendre les congés accumulés pendant le voyage.

Règle 2.5 — Rapatriement

Objet: assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux.

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.

Norme A2.5 — Rapatriement

1 — Tout Membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants:

a) lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger;

b) lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé:

i) par l'armateur; ou

ii) par le marin pour des raisons justifiées;

c) lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

2 — Tout Membre veille à ce que des dispositions appropriées soient prévues dans sa législation ou d'autres mesures ou dans les conventions collectives, prescrivant:

a) les cas dans lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés, conformément au paragraphe 1 b) et c) de la présente norme;

b) la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois;

c) le détail des droits devant être octroyés par l'armateur en matière de rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu'il lui incombe de prendre.

3 — Tout Membre doit interdire à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

4 — La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

5 — Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais:

a) l'autorité compétente de l'Etat du pavillon organise le rapatriement du marin; si elle omet de le faire, l'Etat à partir

du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'Etat du pavillon;

b) l'Etat du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;

c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de la présente norme.

6 — En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente norme.

7 — Tout Membre facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.

8 — En particulier, un Membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.

9 — Tout Membre exige que, sur les navires battant son pavillon, une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement soit détenue et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Principe directeur B2.5 — Rapatriement

Principe directeur B2.5.1 — Conditions des droits au rapatriement

1 — Tout marin devrait avoir le droit d'être rapatrié:

a) dans le cas prévu au paragraphe 1 a) de la norme A2.5, à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime;

b) dans les cas prévus au paragraphe 1 b) et c) de la norme A2.5:

i) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;

ii) en cas de naufrage;

iii) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue;

iv) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre;

v) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

2 — Pour fixer les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement, conformément au présent code, il faudrait tenir compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. Tout Membre devrait, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourrait

s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière.

3 — En application de la norme A2.5, les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins:

a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 du présent principe directeur;

b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;

c) la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives;

d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;

e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

4 — Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne devraient pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

5 — L'armateur devrait continuer de supporter les frais de rapatriement jusqu'à ce que le marin soit débarqué à une destination fixée conformément au présent code, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

6 — Tout Membre devrait prévoir que l'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien devrait être le mode normal de transport. Le Membre devrait prescrire les destinations vers lesquelles les gens de mer peuvent être rapatriés. Ces destinations devraient comprendre les pays avec lesquels les gens de mer seront réputés avoir des attaches effectives, y compris:

- a) le lieu où le marin a accepté de s'engager;
- b) le lieu stipulé par convention collective;
- c) le pays de résidence du marin;
- d) tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

7 — Le marin devrait avoir le droit de choisir, parmi les destinations prescrites, le lieu vers lequel il doit être rapatrié.

8 — Le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable défini par la législation nationale ou les conventions collectives.

Principe directeur B2.5.2 — Mise en œuvre par les Membres

1 — Toute l'assistance pratique possible devrait être apportée au marin resté dans un port étranger en attendant son rapatriement et, lorsqu'il tarde à être rapatrié, l'autorité compétente du port étranger devrait veiller à ce que le représentant consulaire ou le représentant local de l'Etat du pavillon et de l'Etat dont le marin est ressortissant ou de l'Etat où il réside en soient informés immédiatement.

2 — Tout Membre devrait en particulier s'assurer que des arrangements satisfaisants existent:

a) pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger soit rapatrié lorsqu'il est dé-

barqué dans un port étranger pour une cause dont il n'est pas responsable:

- i) soit vers le port d'engagement;
- ii) soit vers un port de l'Etat dont il est ressortissant ou de l'Etat où il réside, selon le cas;

iii) soit vers tout autre port fixé par accord entre l'intéressé et le capitaine ou l'armateur, avec l'approbation de l'autorité compétente ou sous réserve d'autres garanties appropriées;

b) pour que tout marin employé sur un navire battant pavillon d'un pays étranger reçoive des soins médicaux et des prestations d'entretien lorsqu'il est débarqué dans un port étranger en raison d'une maladie ou d'un accident survenus, sans faute intentionnelle de sa part, au service du navire.

3 — S'il apparaît qu'après avoir servi sur un navire pendant au moins quatre mois au cours de son premier voyage à l'étranger un marin de moins de 18 ans n'est pas apte à la vie en mer, il devrait avoir la possibilité d'être rapatrié, sans frais pour lui-même, du premier port de relâche qui s'y prête dans lequel se trouvent des services consulaires de l'Etat du pavillon du navire ou de l'Etat dont le jeune marin est ressortissant ou de l'Etat où il réside. Le rapatriement effectué dans les conditions ci-dessus ainsi que ses raisons devraient être notifiés aux autorités qui ont délivré le document ayant permis au jeune marin d'embarquer.

Règle 2.6 — Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Objet: assurer que les gens de mer seront indemnisés en cas de perte du navire ou de naufrage.

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.

Norme A2.6 — Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

1 — Tout Membre prend des dispositions pour que, en cas de perte du navire ou de naufrage, l'armateur paie à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte ou du naufrage.

2 — Les dispositions du paragraphe 1 de la présente norme sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de la législation nationale du Membre concerné en cas de pertes ou de lésions découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Principe directeur B2.6 — Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Principe directeur B2.6.1 — Calcul de l'indemnité de chômage

1 — L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte du navire ou du naufrage devrait être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement, mais le montant total de l'indemnité payable à chaque marin pourra être limité à deux mois de salaire.

2 — Tout Membre devrait veiller à ce que les gens de mer puissent avoir recours, pour le recouvrement de ces indemnités, aux mêmes procédures légales que pour le recouvrement des arriérés de salaires gagnés pendant le service.

Règle 2.7 — Effectifs

Objet: 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.

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.

Norme A2.7 — Effectifs

1 — Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté. 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, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et pour satisfaire aux normes de la présente convention.

2 — Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente tient 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, ainsi que des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'Organisation maritime internationale.

3 — Lorsqu'elle détermine les effectifs, l'autorité compétente tient compte de toutes les prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table.

Principe directeur B2.7 — Effectifs

Principe directeur B2.7.1 — Règlement des différends

1 — Tout Membre devrait instituer ou vérifier qu'il existe un mécanisme efficace pour instruire et régler les plaintes ou différends relatifs aux effectifs d'un navire.

2 — Des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer devraient participer, avec ou sans d'autres personnes ou autorités, au fonctionnement de ce mécanisme.

Règle 2.8 — Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Objet: promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer.

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.

Norme A2.8 — Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

1 — Tout Membre doit avoir des politiques nationales propres à encourager le développement des carrières

et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main-d'œuvre stable et compétente.

2 — Les politiques visées au paragraphe 1 de la présente norme ont pour but d'aider les gens de mer à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi.

3 — Tout Membre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixe des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation continue.

Principe directeur B2.8 — Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Principe directeur B2.8.1 — Mesures tendant à promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer

1 — Les mesures à prendre pour atteindre les objectifs énoncés dans la norme A2.8 pourraient notamment être les suivantes:

a) des accords sur le développement des carrières et la formation conclus avec un armateur ou une organisation d'armateurs;

b) des dispositions visant à promouvoir l'emploi grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégorie, de gens de mer qualifiés;

c) la promotion de possibilités, à bord et à terre, de perfectionnement professionnel des gens de mer afin de développer leurs aptitudes professionnelles et de les doter de compétences transférables, en vue de leur permettre de trouver un travail décent et de le garder, d'améliorer les perspectives d'emploi de chacun et de s'adapter aux évolutions de la technologie et des conditions du marché du travail dans le secteur maritime.

Principe directeur B2.8.2 — Registre des gens de mer

1 — Lorsque des registres ou des listes régissent l'emploi des gens de mer, ces registres et ces listes devraient comprendre toutes les catégories professionnelles de gens de mer selon des modalités déterminées par la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives.

2 — Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient avoir priorité d'engagement pour la navigation.

3 — Les gens de mer inscrits sur un tel registre ou une telle liste devraient se tenir prêts à travailler selon des modalités que la législation ou la pratique nationales ou les conventions collectives détermineront.

4 — Dans la mesure où la législation nationale le permet, l'effectif des registres et des listes des gens de mer devrait être révisé périodiquement afin de le fixer à un niveau correspondant aux besoins du secteur maritime.

5 — Lorsqu'une réduction de l'effectif d'un tel registre ou d'une telle liste devient nécessaire, toutes mesures utiles devraient être prises en vue d'en prévenir ou d'en atténuer les effets préjudiciables aux gens de mer, compte tenu de la situation économique et sociale du pays.

Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table**Règle 3.1 — Logement et loisirs**

Objet: assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de lieux de loisirs décents.

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 décents 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.º 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n.º 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.

Norme A3.1 — Logement et loisirs

1 — Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires battant son pavillon:

a) respectent les normes minimales nécessaires pour garantir que les logements mis à la disposition des gens de mer travaillant ou vivant à bord soient sûrs, décents et conformes aux dispositions pertinentes de la présente norme;

b) soient soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes.

2 — Pour l'élaboration et l'application de la législation relative à la présente norme, l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées:

a) tient compte de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui concernent la protection de la santé et de la sécurité ainsi que la prévention des accidents à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires;

b) envisage dûment de suivre les principes directeurs énoncés dans la partie B du code.

3 — Les inspections prescrites par la règle 5.1.4 ont lieu:

a) lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;

b) en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

4 — L'autorité compétente veille avec un soin particulier à l'application des prescriptions de la présente convention concernant:

- a) la taille des cabines et autres espaces de logement;
- b) le chauffage et la ventilation;
- c) le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants;
- d) les installations sanitaires;
- e) l'éclairage;
- f) l'infirmerie.

5 — L'autorité compétente de tout Membre veille à ce que les navires battant le pavillon de ce Membre observent, en ce qui concerne les installations de logement et les lieux de loisirs à bord, les normes minimales qui sont prévues aux paragraphes 6 à 17 de la présente norme.

6 — En ce qui concerne les prescriptions générales relatives aux logements:

a) dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante; elle ne doit pas être inférieure à 203 centimètres dans les locaux destinés au logement des gens de mer afin d'assurer une entière aisance de mouvement; l'autorité compétente peut autoriser une réduction, dans certaines limites, de la hauteur de l'espace libre dans tout ou partie de l'espace de ces locaux si elle juge que cette réduction:

- i) est raisonnable;
- ii) ne nuit pas au confort des gens de mer;

b) les logements doivent être convenablement isolés;

c) sur les navires autres que les navires à passagers, tels que définis à la règle 2 e) et f) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), les cabines doivent être situées au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire, sauf dans des cas exceptionnels où elles peuvent être situées à l'avant du navire, parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable compte tenu du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage;

d) sur les navires à passagers, et sur les navires spéciaux construits conformément aux dispositions du *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux* de l'OMI, 1983, et de ses versions ultérieures (dénommés ci-après «navires spéciaux»), l'autorité compétente peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des coursives de service;

e) les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à la cargaison, la salle des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes; les parties des cloisons séparant ces locaux des cabines, ainsi que les cloisons extérieures, doivent être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et être imperméables à l'eau et aux gaz;

f) les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccordements doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé;

g) les logements doivent être bien éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux;

h) les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être conformes aux prescriptions de la règle 4.3 et aux dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité ainsi qu'à la prévention des accidents pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques à bord des navires et pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord.

7 — En ce qui concerne la ventilation et le chauffage:

a) les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés;

b) tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, doivent être équipés d'un système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines;

c) l'aération de toutes les installations sanitaires doit se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des logements;

d) une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement sous des climats tropicaux.

8 — En ce qui concerne les prescriptions pour l'éclairage, sous réserve des aménagements particuliers éventuellement autorisés à bord des navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat.

9 — Lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires, elles doivent répondre aux prescriptions suivantes:

a) sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle; dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou des navires spéciaux, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription;

b) des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes;

c) les cabines doivent être d'une taille convenable et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue;

d) chaque marin doit disposer en toute circonstance de sa propre couchette;

e) les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres;

f) la superficie par occupant des cabines des gens de mer à une seule couchette ne doit pas être inférieure à:

i) 4,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

ii) 5,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000;

iii) 7 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000;

g) cependant, pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, des navires à passagers et des navires

spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite;

h) sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par deux marins au maximum. La superficie de ces cabines ne doit pas être inférieure à 7 mètres carrés;

i) à bord des navires à passagers et des navires spéciaux, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne doit pas être inférieure à:

i) 7,5 mètres carrés pour les cabines de deux personnes;

ii) 11,5 mètres carrés pour les cabines de trois personnes;

iii) 14,5 mètres carrés pour les cabines de quatre personnes;

j) sur les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par plus de quatre personnes. La superficie par occupant de ces cabines ne doit pas être inférieure à 3,6 mètres carrés;

k) sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à:

i) 7,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

ii) 8,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000;

iii) 10 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000;

l) sur les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à 7,5 mètres carrés pour les officiers subalternes et à 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. On entend par officiers subalternes les officiers au niveau opérationnel et par officiers supérieurs les officiers chargés de la gestion;

m) le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine doivent disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon particulier ou de bureau ou d'un espace équivalent. L'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;

n) pour chaque occupant, le mobilier doit comprendre une armoire à vêtements d'une contenance minimale de 475 litres et un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres. Si le tiroir est incorporé dans l'armoire, le volume minimal combiné de celle-ci doit être de 500 litres. Elle doit être pourvue d'une étagère et son utilisateur doit pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée;

o) chaque cabine doit être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins.

10 — En ce qui concerne les prescriptions pour les réfectoires:

a) les réfectoires doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs

et de gens de mer intéressées, exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000;

b) les réfectoires doivent être d'une taille et d'un confort suffisants et être convenablement meublés et aménagés, y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps, compte tenu du nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné. Des réfectoires séparés ou communs sont prévus s'il y a lieu.

11 — En ce qui concerne les prescriptions pour les installations sanitaires:

a) tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires à bord répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes;

b) il doit y avoir des installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste de commande de cette salle; l'autorité compétente peut exempter les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 de cette obligation après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées;

c) à bord de tout navire, il y a lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire ou une douche, ou les deux, pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles;

d) sauf sur les navires à passagers, chaque cabine doit être équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe un dans le cabinet de toilette attenant;

e) à bord des navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente peut envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises;

f) tous les points d'eau affectés aux soins de propreté doivent être alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

12 — En ce qui concerne les prescriptions pour l'infirmerie, tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours dispose d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. Lors de l'approbation de l'infirmerie, l'autorité compétente doit s'assurer qu'elle est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires.

13 — Des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues.

14 — A bord de tous les navires, les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord.

15 — Tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines; l'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute

inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

16 — Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente.

17 — Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents.

18 — L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.

19 — Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions de la présente norme, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de ladite norme.

20 — Tout Membre peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter des prescriptions des dispositions de la présente norme énumérées ci-dessous les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque cela est raisonnable, en tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord:

a) paragraphes 7 b), 11 d) et 13;

b) paragraphe 9 f) et h) à l), uniquement en ce qui concerne la superficie.

21 — Des dérogations aux prescriptions de la présente norme ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans ladite norme et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier et sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.

Principe directeur B3.1 — Logement et loisirs

Principe directeur B3.1.1 — Conception et construction

1 — Les cloisons extérieures des cabines et des réfectoires devraient assurer une isolation adéquate. Les encaissements des machines, ainsi que les cloisons qui limitent les cuisines ou les autres locaux dégageant de la chaleur, devraient être convenablement calorifugés lorsque cette chaleur pourrait incommoder dans les logements et les coursives adjacents. Des dispositions devraient également être prises pour assurer une protection contre les effets de la chaleur dégagée par les canalisations de vapeur ou d'eau chaude, ou les deux.

2 — Les cabines, les réfectoires, les salles de récréation et les coursives situées à l'intérieur du logement de l'équipage devraient être convenablement isolés de façon à éviter toute condensation ou toute chaleur excessive.

3 — Les cloisons et les plafonds devraient être faits d'un matériau dont la surface puisse aisément être maintenue en état de propreté. Il faudrait éviter tout type de construction susceptible d'abriter de la vermine.

4 — Les cloisons et plafonds des cabines et réfectoires devraient pouvoir être maintenus aisément en état de propreté et devraient être d'une couleur claire, résistante et non toxique.

5 — Les matériaux et le mode de construction des revêtements de pont dans tout local affecté au logement des gens de mer devraient être approuvés; ces revêtements devraient être antidérapants et imperméables à l'humidité, et leur maintien en état de propreté devrait être aisé.

6 — Lorsque les revêtements de pont sont en matière composite, le raccordement avec les parois devrait être profilé de manière à éviter les fentes.

Principe directeur B3.1.2 — Ventilation

1 — Le système de ventilation des cabines et des réfectoires devrait être réglable de façon à maintenir l'air dans des conditions satisfaisantes et à en assurer une circulation suffisante par tous les temps et sous tous les climats.

2 — Les systèmes de climatisation, qu'ils soient de type individuel ou central, devraient être conçus de façon:

a) à maintenir l'atmosphère à une température et à un degré d'humidité relative satisfaisants par rapport aux conditions atmosphériques extérieures, à assurer un renouvellement d'air suffisant dans tous les locaux climatisés, à tenir compte des caractéristiques particulières de l'exploitation en mer et à ne pas produire de vibrations ou de bruits excessifs;

b) à faciliter l'entretien et la désinfection afin de prévenir ou contrôler la propagation des maladies.

3 — La force motrice nécessaire pour faire fonctionner le système de climatisation et les autres systèmes de ventilation prévus aux paragraphes ci-dessus du présent principe directeur devrait être disponible pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'utiliser à cette fin une source d'énergie de secours.

Principe directeur B3.1.3 — Chauffage

1 — L'installation de chauffage du logement des gens de mer devrait fonctionner pendant tout le temps où les gens de mer habitent ou travaillent à bord et quand les circonstances l'exigent.

2 — A bord de tout navire où doit exister une installation de chauffage, celui-ci devrait être assuré par l'eau chaude, l'air chaud, l'électricité, la vapeur ou un moyen équivalent. Toutefois, dans la zone réservée au logement, la vapeur ne devrait pas être utilisée pour la transmission de la chaleur. L'installation de chauffage devrait être en mesure de maintenir dans le logement des gens de mer la température à un niveau satisfaisant dans les conditions normales de temps et de climat que le navire est susceptible de rencontrer en cours de navigation. L'autorité compétente devrait prescrire les conditions à réaliser.

3 — Les radiateurs et autres appareils de chauffage devraient être placés et, si nécessaire, protégés de manière à éviter le risque d'incendie et à ne pas constituer une source de danger ou d'inconfort pour les occupants des locaux.

Principe directeur B3.1.4 — Eclairage

1 — Tout navire devrait être pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement des gens de mer. S'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un éclairage supplémentaire de secours devrait être fourni au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.

2 — Dans les cabines, une lampe de lecture électrique devrait être placée à la tête de chaque couchette.

3 — Des normes appropriées d'éclairage naturel et artificiel devraient être établies par l'autorité compétente.

Principe directeur B3.1.5 — Cabines

1 — Les couchettes devraient être aménagées de manière à assurer le plus grand confort possible au marin et au partenaire qui l'accompagne éventuellement.

2 — Lorsque cela est raisonnable et réalisable, compte tenu des dimensions du navire, de l'activité à laquelle il est affecté et de son agencement, les cabines devraient être conçues et équipées avec un cabinet de toilette comportant des toilettes, afin d'assurer un confort raisonnable à leurs occupants et d'en faciliter la bonne tenue.

3 — Pour autant que cela est réalisable, les cabines devraient être réparties de façon à séparer les quarts et à éviter que des personnes qui travaillent le jour et des personnes assurant les quarts ne partagent une même cabine.

4 — Les membres du personnel de maistrance ne devraient pas être logés plus de deux par cabine.

5 — Pour autant que cela est réalisable, il faudrait envisager de faire bénéficier le second mécanicien de la disposition figurant au paragraphe 9 m) de la norme A3.1.5.

6 — L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges devrait être compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler et qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne devraient pas être compris dans ce calcul.

7 — La superposition de plus de deux couchettes devrait être interdite. Dans le cas où des couchettes sont placées le long de la muraille du navire, il devrait être interdit de superposer des couchettes à l'endroit où un hublot est situé au-dessus d'une couchette.

8 — Lorsque des couchettes sont superposées, la couchette inférieure ne devrait pas être placée à moins de 30 centimètres du plancher; la couchette supérieure devrait être disposée à mi-hauteur environ entre le fond de la couchette inférieure et le dessous des barrots de plafond.

9 — Le cadre d'une couchette et, le cas échéant, la planche de roulis devraient être d'un matériau approuvé, dur, lisse et non susceptible de se corroder ou d'abriter de la vermine.

10 — Les cadres tubulaires éventuellement utilisés pour la construction des couchettes devraient être totalement fermés et ne pas comporter de perforations qui pourraient offrir un accès à la vermine.

11 — Chaque couchette devrait être pourvue d'un matelas confortable avec sommier ou d'un matelas-sommier combiné. Le matelas et son rembourrage devraient être d'une matière approuvée. Il ne faudrait pas utiliser pour le rembourrage des matelas une matière de nature à abriter de la vermine.

12 — Lorsque des couchettes sont superposées, un fond imperméable à la poussière devrait être fixé en dessous du sommier à ressorts de la couchette supérieure.

13 — Le mobilier devrait être construit en un matériau lisse et dur, non susceptible de se déformer ou de se corroder.

14 — Les hublots des cabines devraient être garnis de rideaux ou d'un équivalent.

15 — Chaque cabine devrait être pourvue d'un miroir, de petits placards pour les articles de toilette, d'une étagère à livres et d'un nombre suffisant de patères.

Principe directeur B3.1.6 — Réfectoires

1 — Les réfectoires peuvent être communs ou séparés. La décision en la matière devrait être prise après consultation des représentants des gens de mer et des armateurs et sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Il faudrait tenir compte de facteurs tels que les dimensions du navire et les diverses caractéristiques culturelles, religieuses ou sociales des gens de mer.

2 — Dans le cas où des réfectoires distincts doivent être installés pour les gens de mer, des réfectoires distincts devraient être prévus pour:

- a) le capitaine et les officiers;
- b) le personnel de maistrance et autres gens de mer.

3 — A bord des navires autres que les navires à passagers, la superficie des réfectoires à l'usage des gens de mer ne devrait pas être inférieure à 1,5 mètre carré par place assise prévue.

4 — A bord de tous les navires, les réfectoires devraient être pourvus de tables et de sièges appropriés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser en même temps.

5 — Les installations suivantes devraient être utilisables à tout moment lorsque les gens de mer sont à bord:

- a) un réfrigérateur d'un accès commode et d'une capacité suffisante pour le nombre de personnes utilisant le ou les réfectoires;
- b) des installations permettant de disposer de boissons chaudes;
- c) des installations de distribution d'eau fraîche.

6 — Une installation convenable pour le lavage des ustensiles de table ainsi que des placards suffisants pour y ranger ces ustensiles devraient être prévus lorsque les offices qui peuvent exister ne sont pas directement accessibles des réfectoires.

7 — Le dessus des tables et des sièges devrait être d'une matière résistant à l'humidité.

Principe directeur B3.1.7 — Installations sanitaires

1 — Les lavabos et les baignoires devraient être de dimensions suffisantes et d'un matériau approuvé, à surface lisse, non susceptible de se fissurer, de s'écailler ou de se corroder.

2 — Toutes les toilettes devraient être d'un modèle approuvé et pourvues d'une chasse d'eau puissante ou d'un autre moyen d'évacuation adéquat, tel qu'un système d'aspiration, en état constant de fonctionnement et à commande individuelle.

3 — Les installations sanitaires destinées à être utilisées par plusieurs personnes devraient être conformes à ce qui suit:

a) les revêtements de sol devraient être d'un matériau durable approuvé, imperméable à l'humidité; ils devraient être pourvus d'un système efficace d'écoulement des eaux;

b) les parois devraient être en acier ou en tout autre matériau approuvé et être étanches sur une hauteur d'au moins 23 centimètres à partir du plancher;

c) les locaux devraient être suffisamment éclairés, chauffés et aérés;

d) les toilettes devraient être situées en un endroit aisément accessible des cabines et des points d'eau affectés aux soins de propreté, mais elles devraient en être séparées; elles ne devraient pas donner directement sur les cabines ni sur un passage qui constituerait seulement un accès entre cabines et toilettes; toutefois, cette dernière disposition ne devrait pas s'appliquer aux toilettes situées entre deux cabines dont le nombre total d'occupants ne dépasse pas quatre;

e) lorsque plusieurs toilettes sont installées dans un même local, elles devraient être suffisamment encloses pour assurer l'intimité.

4 — Le matériel mis à la disposition des gens de mer pour la lessive devrait comprendre:

- a) des machines à laver;
- b) des machines à sécher le linge ou des locaux de séchage convenablement chauffés et ventilés;
- c) des fers à repasser et des planches à repasser ou des appareils équivalents.

Principe directeur B3.1.8 — Infirmerie

1 — L'infirmerie devrait être conçue de manière à faciliter les consultations et l'administration des premiers soins ainsi qu'à contribuer à prévenir la propagation des maladies infectieuses.

2 — L'entrée, les couchettes, l'éclairage, la ventilation, le chauffage et l'installation d'eau devraient être aménagés de manière à assurer le confort et à faciliter le traitement des occupants.

3 — Le nombre de couchettes à installer dans l'infirmerie devrait être prescrit par l'autorité compétente.

4 — Les occupants de l'infirmerie devraient disposer, pour leur usage exclusif, d'installations sanitaires qui fassent partie de l'infirmerie elle-même ou soient situées à proximité immédiate de celle-ci. Ces installations sanitaires devraient comprendre au minimum des toilettes, un lavabo, une baignoire ou une douche.

Principe directeur B3.1.9 — Autres installations

1 — Lorsque des installations séparées sont prévues pour permettre au personnel du service des machines de se changer, celles-ci devraient être:

- a) situées à l'extérieur de la salle des machines, mais aisément accessibles de celle-ci;
- b) équipées d'armoires individuelles, ainsi que de baignoires ou de douches, ou des deux, et de lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

Principe directeur B3.1.10 — Articles de literie, ustensiles de table et articles divers

1 — Tout Membre devrait envisager d'appliquer les principes suivants:

a) des articles de literie et des ustensiles de table en bon état de propreté devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer, qui les utiliseront à bord pendant qu'ils seront au service du navire et qui, aux dates spécifiées

par le capitaine et lorsqu'ils cesseront d'être au service du navire, devront les rendre;

b) la literie devrait être de bonne qualité. Les assiettes, les gobelets et autres ustensiles de table devraient être d'une matière approuvée et se prêtant à un nettoyage facile;

c) des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer.

Principe directeur B3.1.11 — Installations de loisirs et dispositions concernant le courrier et les visites à bord des navires

1 — Il faudrait réexaminer fréquemment les installations et services de loisirs afin d'assurer qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et des conditions d'exploitation et de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

2 — Les installations de loisirs devraient au minimum être équipées d'une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire et pour écrire et, si possible, de jeu.

3 — Lors de l'établissement des plans concernant les installations de loisirs, l'autorité compétente devrait envisager l'installation d'une cantine.

4 — Lorsque cela est réalisable, il faudrait aussi envisager de fournir gratuitement aux gens de mer:

- a) un fumoir;
- b) la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio;
- c) la possibilité de regarder des films, dont le stock devrait être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables;
- d) des articles de sport, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont;
- e) lorsque cela est approprié, des moyens de pratiquer la natation;
- f) une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel et autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock devrait être renouvelé à des intervalles raisonnables;
- g) des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre;
- h) des appareils électroniques tels que radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, ordinateurs, logiciels, magnétophones à cassettes;
- i) s'il y a lieu, des bars pour les gens de mer, à moins que cela ne soit contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales;
- j) un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à Internet, s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif raisonnable.

5 — Tout devrait être mis en œuvre pour que le courrier des gens de mer soit acheminé dans les conditions les plus sûres et les plus rapides possible. Des efforts devraient aussi être envisagés pour éviter que les gens de mer n'aient à payer des frais supplémentaires lorsque le courrier leur est réexpédié par suite de circonstances indépendantes de leur volonté.

6 — Des mesures devraient être envisagées pour garantir, sous réserve de la législation nationale ou internationale applicable, que, chaque fois que cela est possible et raisonnable, les gens de mer obtiennent rapidement l'autorisation de recevoir leur partenaire ou leurs parents et amis à bord de leur navire à titre de visiteurs quand celui-ci se trouve au

port. Ces mesures devraient tenir compte des autorisations requises à des fins de sûreté.

7 — La possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leur partenaire de temps à autre lors d'un voyage devrait être prise en considération, lorsque cela est possible et raisonnable. Les partenaires devraient être munis d'une assurance adéquate couvrant les risques d'accident et de maladie; l'armateur devrait accorder aux gens de mer tout son concours pour contracter cette assurance.

Principe directeur B3.1.12 — Prévention du bruit et des vibrations

1 — Les installations pour le logement, les loisirs et le service de table devraient 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.

2 — Des matériaux insonorisants ou d'autres matériaux adaptés absorbant le bruit devraient être utilisés pour la construction et la finition des parois, des plafonds et des ponts à l'intérieur des espaces bruyants, ainsi que des portes automatiques propres à assurer une isolation phonique des locaux abritant des machines.

3 — La salle des machines et les autres locaux abritant des machines devraient être dotés, lorsque cela est réalisable, de postes centraux de commande insonorisés à l'usage du personnel de la salle des machines. Les postes de travail tels que l'atelier devraient être isolés, dans la mesure du possible, pour éviter le bruit général de la salle des machines, et des mesures devraient être prises pour réduire le bruit du fonctionnement des machines.

4 — Les niveaux de bruit autorisés dans les postes de travail et les locaux d'habitation devraient être conformes aux directives internationales de l'OIT relatives aux niveaux d'exposition, y compris celles figurant dans le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et, le cas échéant, aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation maritime internationale, ainsi qu'à tout texte modificatif ou complémentaire ultérieur relatif aux niveaux de bruit acceptables à bord des navires. Un exemplaire des instruments applicables, en anglais ou dans la langue de travail du navire, devrait être conservé à bord et être à la disposition des gens de mer.

5 — Le logement, les lieux de loisirs et le service de table ne devraient pas être exposés à des vibrations excessives.

Règle 3.2 — Alimentation et service de table

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

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.

Norme A3.2 — Alimentation et service de table

1 — Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable ainsi que des normes relatives au service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon et doit, par des activités éducatives, faire connaître les normes visées au présent paragraphe et en promouvoir l'application.

2 — Tout Membre veille à ce que les navires qui battent son pavillon observent les normes minimales suivantes:

a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage;

b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;

c) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

3 — Les armateurs veillent à ce que les gens de mer engagés comme cuisinier de navire soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions de la législation du Membre concerné.

4 — Les prescriptions visées au paragraphe 3 de la présente norme incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par l'autorité compétente, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

5 — A bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

6 — Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

7 — Conformément aux procédures prévues au titre 5 en matière de conformité continue des dispositions, l'autorité compétente exige que des inspections documentées fréquentes soient menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, dans les domaines suivants:

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

8 — Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire.

Principe directeur B3.2 — Alimentation et service de table

Principe directeur B3.2.1 — Inspection, éducation, recherche et publication

1 — En coopération avec d'autres agences et organisations compétentes, l'autorité compétente devrait recueillir des informations à jour sur la nutrition et sur les méthodes d'achat, de stockage et de conservation des vivres, ainsi que sur la façon de préparer et de servir les repas, compte tenu des spécificités du service de table à bord d'un navire. Ces informations devraient être mises gratuitement ou à un coût raisonnable à la disposition des fabricants et des commerçants spécialisés dans la fourniture de vivres ou de matériel de cuisine et de table pour les navires, des capitaines, maîtres d'hôtel et cuisiniers de navire, et des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. A cette fin, il faudrait utiliser des moyens appropriés de diffusion, tels que manuels, brochures, affiches, graphiques ou annonces dans des périodiques professionnels.

2 — L'autorité compétente devrait faire des recommandations en vue d'éviter le gaspillage de vivres, de faciliter le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et d'assurer une organisation du travail optimale.

3 — En coopération avec des agences et des organisations compétentes, l'autorité compétente devrait élaborer du matériel didactique et diffuser des informations à bord concernant les méthodes propres à assurer une alimentation et un service de table satisfaisants.

4 — L'autorité compétente devrait coopérer étroitement avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et avec les autorités nationales ou locales qui s'occupent des questions d'alimentation et de santé; elle pourra en cas de besoin recourir aux services de ces autorités.

Principe directeur B3.2.2 — Cuisiniers de navire

1 — Ne devraient obtenir un certificat de capacité comme cuisinier de navire que les gens de mer qui remplissent les conditions suivantes:

a) avoir servi en mer pendant une période minimum fixée par l'autorité compétente et qui peut varier en fonction des qualifications ou de l'expérience pertinentes des intéressés;

b) avoir réussi l'examen prescrit par l'autorité compétente ou un examen équivalent à l'issue d'un cours de formation agréé pour les cuisiniers.

2 — L'examen prescrit peut être organisé et le certificat délivré soit directement par l'autorité compétente, soit, sous le contrôle de celle-ci, par une école de cuisine agréée.

3 — L'autorité compétente devrait prévoir la reconnaissance, le cas échéant, des certificats de capacité de cuisinier de navire délivrés par des Membres ayant ratifié la présente convention ou la convention (n.º 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée.

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

Règle 4.1 — Soins médicaux à bord des navires et à terre

Objet: protéger la santé des gens de mer et leur assurer un accès rapide à des soins médicaux à bord et à terre.

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.

Norme A4.1 — Soins médicaux à bord des navires et à terre

1 — Pour protéger la santé des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant son pavillon et leur assurer des soins médicaux qui comprennent les soins dentaires essentiels, tout Membre s'assure que soient adoptées des mesures qui:

a) garantissent l'application aux gens de mer de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales spécifiques au travail à bord d'un navire;

b) garantissent 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, y compris 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;

c) accordent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable;

d) garantissent que, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger;

e) ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

2 — L'autorité compétente adopte un modèle type de rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical compétent à terre et à bord. Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer.

3 — Tout Membre adopte une législation établissant, pour les soins médicaux et hospitaliers à bord des navires qui battent son pavillon, des prescriptions concernant les installations, les équipements et la formation.

4 — La législation nationale exige au minimum le respect des prescriptions suivantes:

a) tout navire dispose d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications sont prescrites par l'autorité compétente et qui

sont inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales doivent tenir compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes médicales recommandées sur le plan national et international;

b) 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. La législation nationale détermine également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord;

c) les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers secours. Les gens de mer chargés d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux qui soit conforme aux dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Les gens de mer chargés d'administrer les premiers secours doivent avoir suivi avec succès une formation aux premiers secours, conforme aux dispositions de la STCW. La législation nationale précise le niveau de formation exigé compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord;

d) l'autorité compétente prend les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

Principe directeur B4.1 — Soins médicaux à bord des navires et à terre

Principe directeur B4.1.1 — Fourniture de soins médicaux

1 — Pour les navires qui ne sont pas tenus de disposer d'un médecin à bord, l'autorité compétente, en déterminant le niveau de formation aux soins médicaux nécessaire, devrait exiger que:

a) les navires pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux comptent au moins dans leur équipage un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux de premiers secours requise par la STCW, qui lui permette de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord et de faire bon usage des conseils médicaux transmis par radio ou par satellite;

b) tous les autres navires disposent d'au moins un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux exigée par la STCW, comprenant une formation pratique et une formation à des techniques de soins d'urgence comme la thérapie intraveineuse, qui doit permettre aux intéressés de participer efficacement à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'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.

2 — Les formations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient être fondées sur le contenu des éditions les plus récentes du *Guide médical international de bord*, du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, du *Document destiné à servir de guide — Guide international de formation maritime*, et de la partie médicale du *Code international des signaux* ainsi que des guides nationaux analogues.

3 — Les personnes visées au paragraphe 1 du présent principe directeur et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre, approximativement 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.

4 — La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord devraient être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui devraient contrôler les étiquettes, les dates de péremption, les conditions de conservation et les indications d'emploi de tous les médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements. Lors de l'adoption ou de la révision du guide médical de bord en usage dans le pays, pour déterminer le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales dans ce domaine, y compris de l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* ainsi que des autres guides mentionnés au paragraphe 2.

5 — Lorsqu'une cargaison classée dangereuse ne figure pas dans l'édition la plus récente du *Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses*, l'information nécessaire sur la nature des substances, les risques encourus, les équipements de protection individuelle à utiliser, les procédures médicales appropriées et les antidotes spécifiques devrait être communiquée aux gens de mer. Les antidotes spécifiques et les équipements de protection individuelle devraient se trouver à bord lorsque des marchandises dangereuses sont transportées. Cette information devrait être intégrée dans les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail exposés dans la règle 4.3 et dans les dispositions correspondantes du code.

6 — Tous les navires devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations de radio par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues et, s'ils sont équipés d'un système de communication par satellite, ils devraient avoir à bord une liste complète et à jour des stations côtières par l'intermédiaire desquelles les consultations médicales peuvent être obtenues. Les gens de mer chargés des soins médicaux ou des premiers secours à bord devraient être préparés à l'utilisation du guide médical de bord et de la partie médicale de l'édition la plus récente du *Code international des signaux*, afin de pouvoir comprendre le type d'informations nécessaires au médecin consulté ainsi que les conseils qu'ils en reçoivent.

Principe directeur B4.1.2 — Modèle de rapport médical

1 — Le modèle de rapport médical pour les gens de mer prescrit dans la partie A du code devrait être conçu de manière à faciliter les échanges d'informations médicales

et assimilées concernant les gens de mer entre le navire et la terre en cas de maladie ou d'accident.

Principe directeur B4.1.3 — Soins médicaux à terre

1 — Les services médicaux à terre prévus pour le traitement des gens de mer devraient être adéquats, et les médecins, dentistes et autres membres du personnel médical devraient être dûment qualifiés.

2 — Des mesures devraient être prises pour que les gens de mer, dans les ports, puissent:

- a) recevoir un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident;
- b) être hospitalisés au besoin;
- c) recevoir un traitement dentaire, surtout en cas d'urgence.

3 — Des mesures appropriées devraient être prises pour faciliter le traitement des gens de mer malades. En particulier, les gens de mer devraient être promptement admis dans les cliniques et les hôpitaux à terre, sans difficulté et sans distinction de nationalité ou de confession, et, dans toute la mesure possible, des dispositions devraient être prises pour assurer, lorsque cela est nécessaire, la continuité du traitement complétant l'action des services sanitaires qui leur sont ouverts.

Principe directeur B4.1.4 — Assistance médicale aux autres navires et coopération internationale

1 — Tout Membre devrait dûment envisager de participer à la coopération internationale en matière d'assistance, de programmes et de recherches dans les domaines de la protection de la santé et des soins médicaux. Cette coopération pourrait viser à:

- a) développer et coordonner les efforts de recherche et de sauvetage et organiser une aide et une évacuation médicales rapides en mer, en cas de maladie ou d'accident grave à bord d'un navire, grâce notamment à des systèmes de signalement périodique de la position des navires, à des centres de coordination des opérations de sauvetage et à des services d'urgence par hélicoptère, conformément à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, ainsi qu'au *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR)*;
- b) utiliser de façon optimale tout navire ayant à bord un médecin ainsi que les navires prépositionnés en mer pouvant fournir des services hospitaliers et des moyens de sauvetage;
- c) établir et tenir à jour une liste internationale de médecins et d'établissements médicaux disponibles à travers le monde pour assurer des soins médicaux d'urgence aux gens de mer;
- d) débarquer les gens de mer à terre en vue d'un traitement d'urgence;
- e) rapatrier les gens de mer hospitalisés à l'étranger dès que cela est réalisable, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;

f) prendre des dispositions visant à apporter une assistance personnelle aux gens de mer pendant leur rapatriement, conformément à l'avis médical des médecins traitant le cas, en tenant compte des souhaits et des besoins du marin;

g) s'efforcer d'établir des centres sanitaires pour les gens de mer, qui seraient chargés de:

i) mener des recherches sur l'état de santé, les traitements médicaux et les soins de santé préventifs des gens de mer;

ii) former le personnel médical et le personnel de santé à la médecine maritime;

h) collecter et évaluer les statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès de gens de mer et les intégrer dans le système national de statistiques sur les accidents du travail et les maladies professionnelles couvrant d'autres catégories de travailleurs, en les harmonisant avec ce système;

i) organiser des échanges internationaux d'informations techniques, de matériel pédagogique et de personnel enseignant ainsi que des cours de formation, des séminaires et des groupes de travail internationaux;

j) assurer à tous les gens de mer des services de santé et des services médicaux, curatifs et préventifs, qui leur soient spécialement destinés dans les ports ou mettre à leur disposition des services généraux médicaux, de santé et de rééducation;

k) prendre les dispositions nécessaires en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément aux souhaits de leurs parents les plus proches.

2 — La coopération internationale dans le domaine de la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer devrait se fonder sur des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des consultations entre Membres.

Principe directeur B4.1.5 — Personnes
à la charge des gens de mer

1 — Tout Membre devrait adopter des mesures propres à assurer aux personnes à la charge des gens de mer ayant leur domicile sur son territoire des soins médicaux appropriés et suffisants, en attendant la création d'un service de soins médicaux ouvert aux travailleurs en général et aux personnes à leur charge quand de tels services n'existent pas, et informer le Bureau international du Travail des mesures prises à cet effet.

Règle 4.2 — Responsabilité des armateurs

Objet: 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.

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.

Norme A4.2 — Responsabilité des armateurs

1 — Tout Membre adopte une législation disposant que les armateurs des navires battant son pavillon sont respon-

sables de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes:

a) les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates;

b) les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective;

c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité;

d) les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2 — La législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

3 — Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur verse:

a) la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément à la présente convention;

b) la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné.

4 — La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne peut être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

5 — La législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour:

a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire;

b) un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé;

c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

6 — Dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation.

7 — L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour

les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs parents les plus proches.

Principe directeur B4.2 — Responsabilité de l'armateur

1 — Le paiement de la totalité du salaire, prévu par le paragraphe 3 a) de la norme A4.2, peut exclure les primes.

2 — La législation nationale peut prévoir que l'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou d'assurance accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

3 — La législation nationale peut prévoir le remboursement par une institution d'assurance des frais d'inhumation supportés par l'armateur, lorsque le système d'assurance sociale ou de réparation comporte une prestation en ce qui concerne le marin décédé.

Règle 4.3 — Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Objet: 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.

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.

Norme A4.3 — Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

1 — La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants:

a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer;

b) les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;

c) des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'une amélioration constante de la protection de la

sécurité et de la santé au travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toutes autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle;

d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à leur notification.

2 — Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent:

a) tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protection de la sécurité et de la santé au travail en général, ainsi qu'aux risques particuliers, et traiter de tous les aspects de la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles de s'appliquer au travail des gens de mer, et particulièrement de ceux qui sont propres à l'exercice du métier de marin;

b) indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans;

c) indiquer les fonctions du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou des deux, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en œuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail;

d) indiquer l'autorité dont sont investis les gens de mer du navire qui ont été nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire. Un tel comité doit être établi sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.

3 — La législation et les autres mesures visées au paragraphe 3 de la règle 4.3 sont régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre.

4 — Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente convention.

5 — L'autorité compétente veille à ce que:

a) les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles;

b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés;

c) les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête.

6 — Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail sont de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiennent compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet.

7 — L'autorité compétente coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet.

8 — L'autorité compétente exige des armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, qu'ils se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente.

Principe directeur B4.3 — Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Principe directeur B4.3.1 — Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles

1 — Les dispositions visées à la norme A4.3 devraient tenir compte du recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'Organisation internationale du Travail, et des autres normes, directives et recueils pratiques internationaux concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail, y compris les niveaux d'exposition qui y figurent.

2 — L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail portent en particulier sur les points suivants:

- a) dispositions générales et dispositions de base;
- b) caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
- c) machines;
- d) effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
- e) effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
- f) effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
- g) effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas e) et f) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
- h) mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
- i) matériel de chargement et de déchargement;
- j) prévention et extinction des incendies;
- k) ancres, chaînes et câbles;
- l) cargaisons dangereuses et lest;
- m) équipement de protection individuelle des gens de mer;
- n) travail dans des espaces confinés;
- o) effets physiques et mentaux de la fatigue;
- p) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;

- q) protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
- r) réponse aux urgences et aux accidents.

3 — L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points auxquels se réfère le paragraphe 2 du présent principe directeur devraient tenir compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail. Les mesures nécessaires devraient tenir dûment compte du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'individu, particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail, et le remplacement de ce qui est dangereux par des éléments exempts de danger ou moins dangereux, doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

4 — Par ailleurs, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants:

- a) réponse aux urgences et aux accidents;
- b) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
- c) protection et prévention relatives au VIH/SIDA.

Principe directeur B4.3.2 — Exposition au bruit

1 — L'autorité compétente, conjointement avec les organes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, devrait examiner de façon continue la question du bruit à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de l'exposition au bruit.

2 — L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait tenir compte des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer, ainsi que des mesures à prescrire ou à recommander pour réduire le bruit à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes:

- a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés comporte pour l'ouïe et la santé et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;
- b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection de l'ouïe homologué;
- c) évaluer les risques et réduire l'exposition au bruit dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table, ainsi que dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines.

Principe directeur B4.3.3 — Exposition aux vibrations

1 — L'autorité compétente, conjointement avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et en tenant compte, s'il y a lieu, des normes internationales pertinentes, devrait examiner de façon continue la question des vibrations à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de ces vibrations.

2 — L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait inclure les effets de l'exposition à des vibrations excessives sur la santé et le confort des gens de

mer, ainsi que les mesures à prescrire ou à recommander pour réduire les vibrations à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes:

- a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des vibrations comporte pour leur santé;
- b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection individuelle homologué;
- c) évaluer les risques et réduire l'exposition aux vibrations dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table en adoptant des mesures conformes aux orientations fournies par le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, 2001, et ses révisions ultérieures, en tenant compte des différences existant entre l'exposition dans ces installations et aux postes de travail.

Principe directeur B4.3.4 — Obligations de l'armateur

1 — Toute obligation incombant à l'armateur de fournir du matériel de protection ou d'autres dispositifs de prévention des accidents devrait être assortie, en général, de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

2 — Il faudrait aussi tenir compte des articles 7 et 11 de la convention (n.º 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation (n.º 118) sur la protection des machines, 1963, qui disposent qu'il incombe, d'une part, à l'employeur de veiller à ce que les machines soient munies de dispositifs de protection appropriés et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée sans ces dispositifs et, d'autre part, au travailleur de ne pas utiliser une machine si les dispositifs de protection dont elle est pourvue ne sont pas en place, et de ne pas rendre inopérants ces dispositifs.

Principe directeur B4.3.5 — Déclaration des accidents du travail et compilation des statistiques

1 — Tous les accidents du travail et les maladies professionnelles devraient être signalés pour faire l'objet d'enquêtes et pour que des statistiques détaillées soient établies, analysées et publiées, en tenant compte de la protection des données personnelles des gens de mer concernés. Les rapports ne devraient pas être limités aux cas d'accidents et de maladies mortels ni aux accidents impliquant le navire.

2 — Les statistiques visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient porter sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents, des lésions et des maladies professionnels et préciser, le cas échéant, dans quel service du navire l'accident s'est produit, le type d'accident et s'il est survenu en mer ou dans un port.

3 — Tout Membre devrait tenir dûment compte de tout système ou modèle international d'enregistrement des accidents des gens de mer éventuellement établi par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.6 — Enquêtes

1 — L'autorité compétente devrait entreprendre une enquête sur les causes et les circonstances de tous les accidents du travail et de toutes les lésions et maladies professionnelles entraînant des pertes de vies humaines

ou de graves lésions corporelles, ainsi que sur tous autres cas spécifiés par la législation nationale.

2 — Il faudrait envisager d'inclure les points suivants parmi ceux qui pourraient faire l'objet d'une enquête:

- a) le milieu de travail, par exemple les surfaces de travail, la disposition des machines, les moyens d'accès, l'éclairage et les méthodes de travail;
- b) la fréquence par groupe d'âge des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles;
- c) les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires;
- d) les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement de la charge de travail;
- e) les problèmes et les conséquences résultant des progrès techniques, ainsi que de leur influence sur la composition des équipages;
- f) les problèmes résultant de défaillances humaines.

Principe directeur B4.3.7 — Programmes nationaux de protection et de prévention

1 — Afin de disposer d'une base fiable pour l'adoption de mesures visant à promouvoir la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles qui sont dus aux risques propres au travail maritime, il faudrait entreprendre des recherches sur les tendances générales ainsi que sur les risques révélés par les statistiques.

2 — La mise en œuvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail devrait être organisée de telle sorte que l'autorité compétente, les armateurs et les gens de mer ou leurs représentants et les autres organismes intéressés puissent y jouer un rôle actif, y compris par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou les résultats d'une évaluation systématique des risques. En particulier, il faudrait créer des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la prévention et de la protection de la sécurité et de la santé au travail ou des groupes de travail ad hoc et des comités à bord, au sein desquels les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées seraient représentées.

3 — Lorsque ces activités sont menées au niveau de la compagnie, il conviendrait d'envisager la représentation des gens de mer dans tout comité de sécurité à bord des navires de l'armateur en question.

Principe directeur B4.3.8 — Contenu des programmes de protection et de prévention

1 — Il faudrait envisager d'inclure les fonctions suivantes parmi les fonctions attribuées aux commissions et autres organismes visés au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.7:

- a) l'élaboration de directives et de politiques nationales relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail et de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents;
- b) l'organisation d'une formation et de programmes relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;
- c) l'organisation d'une information publique en matière de protection de la sécurité et de la santé au travail et de

prévention des accidents, en particulier au moyen de films, d'affiches, d'avis et de brochures;

d) la distribution de documentation et la diffusion d'informations relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.

2 — Les règles ou recommandations adoptées par les autorités ou organismes nationaux ou par les organisations internationales intéressées devraient être prises en considération pour la préparation des textes relatifs aux mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ou l'élaboration des pratiques recommandées.

3 — Lors de l'élaboration des programmes de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, tout Membre devrait tenir dûment compte de tout recueil de directives pratiques concernant la sécurité et la santé des gens de mer éventuellement publié par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.9 — Formation relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail

1 — Les programmes relatifs à la formation visée au paragraphe 1 a) de la norme A4.3 devraient être périodiquement revus et mis à jour pour tenir compte de l'évolution des types de navires et de leurs dimensions ainsi que des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

2 — L'information publique relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents devrait être continue. Elle pourrait revêtir les formes suivantes:

a) matériel éducatif audiovisuel, tel que films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;

b) affiches apposées à bord des navires;

c) insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

d) campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

3 — L'information publique visée au paragraphe 2 du présent principe directeur devrait tenir compte des nationalités, langues et cultures différentes des gens de mer à bord d'un navire.

Principe directeur B4.3.10 — Education des jeunes gens de mer en matière de sécurité et de santé

1 — Les règlements sur la sécurité et la santé devraient se référer aux dispositions générales concernant les examens médicaux, avant l'entrée en fonction et en cours d'emploi, ainsi que la prévention des accidents et la protection de la santé au travail, qui sont applicables aux activités des gens de mer. Ces règlements devraient préciser en outre les mesures propres à réduire au minimum les risques professionnels auxquels sont exposés les jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions.

2 — Les règlements devraient établir des restrictions empêchant que des jeunes gens de mer dont les aptitudes correspondantes ne seraient pas pleinement reconnues par l'autorité compétente exécutent sans contrôle ni instruction appropriés certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou d'atteinte à leur santé ou à leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou d'aptitude. L'autorité compétente pourrait prendre en considération, en particulier, les tâches comportant:

a) le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds;

b) le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des caissons étanches;

c) l'exposition à des bruits ou à des vibrations atteignant des niveaux nocifs;

d) la conduite d'engins de levage ou d'autres équipements ou outils à moteur ou la communication par signes avec les conducteurs d'équipements de ce genre;

e) la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage;

f) le gréement;

g) le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps;

h) le quart de nuit;

i) l'entretien de l'équipement électrique;

j) le contact avec des matières potentiellement dangereuses ou avec des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques, et l'exposition à des rayonnements ionisants;

k) le nettoyage des appareils de cuisine;

l) la manipulation ou la responsabilité des embarcations annexes.

3 — Des mesures pratiques devraient être prises par l'autorité compétente ou par un organisme approprié pour attirer l'attention des jeunes gens de mer sur l'information concernant la prévention des accidents et la protection de leur santé à bord des navires. Ces mesures pourraient inclure des cours et des campagnes d'information officielles de prévention des accidents à l'intention des jeunes, ainsi qu'une instruction et une surveillance professionnelles des jeunes gens de mer.

4 — Les programmes d'éducation et de formation des jeunes gens de mer, tant à terre qu'à bord, devraient prévoir un enseignement sur les dangers que l'abus d'alcool, de drogues et d'autres substances potentiellement nocives peut avoir sur leur santé et leur bien-être, ainsi que sur les risques et problèmes posés par le VIH/SIDA et les autres activités dangereuses pour la santé.

Principe directeur B4.3.11 — Coopération internationale

1 — Les Membres, au besoin avec l'assistance d'organismes intergouvernementaux et d'autres organisations internationales, devraient s'efforcer conjointement de parvenir à la plus grande uniformité possible de l'action visant à protéger la sécurité et la santé au travail et à prévenir les accidents.

2 — Lors de l'élaboration de programmes de promotion de la protection en matière de sécurité et de santé au travail et de la prévention des accidents du travail conformément aux dispositions de la norme A4.3, tout Membre devrait tenir dûment compte des recueils de directives pratiques publiés par l'Organisation internationale du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales.

3 — Les Membres devraient tenir compte de la nécessité d'une coopération internationale en vue de la promotion continue d'activités relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail. Cette coopération pourrait revêtir les formes suivantes:

a) accords bilatéraux ou multilatéraux visant à uniformiser les normes et les dispositifs de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

b) échanges de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de promouvoir la sécurité et la santé au travail et de prévenir les accidents;

c) assistance en matière d'essais de matériel et d'inspection, conformément aux dispositions nationales de l'État du pavillon;

d) collaboration pour l'établissement et la diffusion des dispositions, des règles ou des manuels relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;

e) collaboration pour la production et l'utilisation du matériel de formation;

f) mise en commun des moyens matériels ou assistance mutuelle pour la formation des gens de mer dans le domaine de la protection en matière de sécurité et de santé au travail, de la prévention des accidents et des méthodes de travail sûres.

Règle 4.4 — Accès à des installations de bien-être à terre

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

1 — Tout Membre veille à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Il doit aussi promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le code, dans des ports 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.

2 — Les responsabilités du Membre concernant les installations à terre telles que les installations et services culturels, de bien-être, de loisirs et d'information, sont énoncées dans le code.

Norme A4.4 — Accès à des installations de bien-être à terre

1 — Tout Membre doit exiger que les installations de bien-être existant sur son territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'État du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent.

2 — Tout Membre doit promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés du pays et déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, quels sont les ports appropriés.

3 — Tout Membre doit favoriser la création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de

l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

Principe directeur B4.4 — Accès à des installations de bien-être à terre

Principe directeur B4.4.1 — Responsabilités des Membres

1 — Tout Membre devrait:

a) prendre des mesures pour que des installations et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans des ports d'escale déterminés et qu'une protection adéquate leur soit assurée dans l'exercice de leur profession;

b) tenir compte, dans la mise en œuvre de ces mesures, des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé et de loisirs, surtout à l'étranger et à leur arrivée dans des zones de guerre.

2 — Les dispositions prises pour le contrôle des installations et services de bien-être devraient prévoir la participation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer intéressés.

3 — Tout Membre devrait prendre des mesures visant à accélérer la libre circulation, entre les navires, les organisations centrales d'approvisionnement et les institutions de bien-être, de tout le matériel nécessaire, tel que films, livres, journaux et équipement sportif, à l'usage des gens de mer, tant à bord de leur navire que dans les centres à terre.

4 — Les Membres devraient coopérer entre eux en vue de promouvoir le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Cette coopération devrait comprendre les mesures suivantes:

a) des consultations entre autorités compétentes en vue d'offrir des installations et services de bien-être aux gens de mer, dans les ports et à bord des navires, ou de les améliorer;

b) des accords sur la mise en commun de ressources et la fourniture conjointe d'installations de bien-être dans les grands ports de façon à éviter les doubles emplois inutiles;

c) l'organisation de compétitions sportives internationales et l'encouragement des gens de mer à participer à des activités sportives;

d) l'organisation de séminaires internationaux sur la question du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports.

Principe directeur B4.4.2 — Installations et services de bien-être dans les ports

1 — Tout Membre devrait offrir les installations et services de bien-être nécessaires dans des ports appropriés du pays ou veiller à ce qu'ils soient offerts.

2 — Les installations et services de bien-être devraient être fournis, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par une ou plusieurs des institutions suivantes:

a) les pouvoirs publics;

b) les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, en vertu des conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord;

c) des organisations bénévoles.

3 — Les installations nécessaires de bien-être et de loisirs devraient être créées ou développées dans les ports. Elles devraient comprendre:

a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins;

b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions;

- c) des installations pédagogiques;
- d) le cas échéant, des installations permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels.

4 — Ces installations peuvent être fournies en mettant à la disposition des gens de mer, selon leurs besoins, les installations destinées à un usage plus général.

5 — Lorsqu'un grand nombre de gens de mer de différentes nationalités ont besoin, dans un port déterminé, de certaines installations telles qu'hôtels, clubs ou installations sportives, les autorités ou les institutions compétentes de leurs pays d'origine et des Etats du pavillon ainsi que les associations internationales intéressées devraient procéder à des consultations et coopérer entre elles, de même qu'avec les autorités et les organes compétents du pays dans lequel le port est situé, en vue de mettre leurs ressources en commun et d'éviter les doubles emplois inutiles.

6 — Il devrait y avoir des hôtels ou foyers adaptés aux besoins des gens de mer, là où cela est nécessaire. Ils devraient offrir des services équivalant à ceux d'un hôtel de bonne classe et devraient, autant que possible, être bien situés et ne pas se trouver à proximité immédiate des installations portuaires. Ces hôtels ou foyers devraient être soumis à un contrôle approprié, les prix devraient être raisonnables et, lorsque cela est nécessaire et réalisable, des dispositions devraient être prises pour permettre de loger les familles des gens de mer.

7 — Ces installations devraient être ouvertes à tous les gens de mer sans distinction de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinion politique ou d'origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés ou travaillent. Sans contrevenir de quelque manière que ce soit à ce principe, il pourrait être nécessaire, dans certains ports, de prévoir plusieurs types d'installations d'un niveau comparable mais adaptées aux coutumes et aux besoins des différents groupes de gens de mer.

8 — Des dispositions devraient être prises pour que, dans la mesure où cela est nécessaire, du personnel qualifié soit employé à plein temps, en plus d'éventuels agents bénévoles, pour la gestion des installations et services de bien-être des gens de mer.

Principe directeur B4.4.3 — Conseils du bien-être

1 — Il conviendrait de créer des conseils de bien-être, selon le cas au niveau du port ou au niveau régional ou national. Leurs fonctions devraient être notamment:

- a) de s'assurer que les installations de bien-être sont toujours adéquates et de déterminer s'il convient d'en créer d'autres ou de supprimer celles qui sont sous-utilisées;
- b) d'aider et de conseiller ceux à qui il incombe de fournir des installations de bien-être et d'assurer une coordination entre eux.

2 — Les conseils de bien-être devraient compter parmi leurs membres des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, de l'autorité compétente et, le cas échéant, d'organisations bénévoles et d'organismes sociaux.

3 — Selon les circonstances, les consuls des Etats maritimes et les représentants locaux des organismes de bien-être étrangers devraient être associés, conformément à la

législation nationale, aux travaux des conseils de bien-être portuaires, régionaux ou nationaux.

Principe directeur B4.4.4 — Financement des installations de bien-être

1 — Conformément aux conditions et à la pratique nationales, un appui financier aux installations de bien-être dans les ports devrait provenir d'une ou de plusieurs des sources suivantes:

- a) subventions publiques;
- b) taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes;
- c) contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations;
- d) contributions volontaires d'autres sources.

2 — Lorsque des impôts, taxes et autres droits spéciaux sont prévus afin de financer les services de bien-être, ils ne devraient être employés qu'aux fins pour lesquelles ils sont levés.

Principe directeur B4.4.5 — Diffusion d'informations et mesures de facilitation

1 — Les gens de mer devraient recevoir des informations sur tous les moyens à la disposition du public dans les ports d'escale, notamment les moyens de transport, les services de bien-être, les services récréatifs et éducatifs et les lieux de culte, ainsi que sur ceux qui leur sont spécialement destinés.

2 — Des moyens de transport adéquats à prix modique devraient être disponibles à tout moment raisonnable lorsque cela est nécessaire pour permettre aux gens de mer de se rendre en ville à partir d'endroits d'accès facile dans la zone portuaire.

3 — Les autorités compétentes devraient prendre les mesures nécessaires pour faire connaître aux armateurs ainsi qu'aux gens de mer arrivant dans un port toute loi ou coutume spéciale dont la violation pourrait mettre leur liberté en danger.

4 — Les autorités compétentes devraient doter les zones portuaires et les routes d'accès aux ports d'un éclairage suffisant et de panneaux indicateurs et y faire effectuer des patrouilles régulières en vue d'assurer la protection des gens de mer.

Principe directeur B4.4.6 — Gens de mer dans un port étranger

1 — En vue de protéger les gens de mer qui se trouvent dans un port étranger, il conviendrait de prendre des mesures tendant à faciliter:

- a) l'accès au consul de l'Etat dont ils sont ressortissants ou de l'Etat où ils résident;
- b) une coopération efficace entre les consuls et les autorités locales ou nationales.

2 — Le cas des gens de mer incarcérés ou consignés dans un port étranger doit être traité rapidement, conformément à la procédure légale, et les intéressés doivent bénéficier de la protection consulaire appropriée.

3 — Lorsqu'un marin est incarcéré ou consigné, pour quelque raison que ce soit, sur le territoire d'un Membre, l'autorité compétente devrait, si le marin le demande, en informer immédiatement l'Etat du pavillon ainsi que l'Etat dont le marin est ressortissant. L'autorité compétente devrait

rapidement informer le marin de son droit de présenter une telle demande. L'Etat dont le marin est ressortissant devrait informer rapidement la famille du marin. L'autorité compétente devrait autoriser les agents consulaires de ces Etats à voir immédiatement le marin et à lui rendre visite régulièrement par la suite aussi longtemps qu'il sera incarcéré.

4 — Tout Membre devrait, chaque fois que cela est nécessaire, prendre des mesures pour protéger les gens de mer des agressions et autres actes illégaux lorsque le navire se trouve dans ses eaux territoriales et en particulier aux abords des ports.

5 — Les responsables dans les ports et à bord des navires devraient faire tout leur possible pour permettre aux gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port.

Règle 4.5 — Sécurité sociale

Objet: assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale.

1 — Tout Membre veille à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables prévues au 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.

Norme A4.5 — Sécurité sociale

1 — Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la règle 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants, qui complètent la protection prévue par les règles 4.1, concernant les soins médicaux, et 4.2, concernant la responsabilité des armateurs, ainsi que par d'autres titres de la présente convention.

2 — Lors de la ratification, la protection assurée par tout Membre conformément au paragraphe 1 de la règle 4.5 doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme.

3 — Tout Membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question.

4 — Nonobstant l'attribution des responsabilités indiquée au paragraphe 3 de la présente norme, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.

5 — Les responsabilités de tout Membre concernant les gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon comprennent celles qui sont prévues par les règles 4.1 et 4.2 et par les dispositions correspondantes du code ainsi que celles qui sont inhérentes à ses obligations générales en vertu du droit international.

6 — Tout Membre doit examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 de la présente norme, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

7 — La protection visée au paragraphe 1 de la règle 4.5 peut, selon le cas, être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

8 — Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres coopèrent, par voie d'accord bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

9 — Tout Membre définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.

10 — Tout Membre, lors de la ratification, précise les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 de la présente norme. Lorsqu'il assurera par la suite la couverture d'une ou de plusieurs des autres branches énumérées au paragraphe 1 de la présente norme, il en informera le Directeur général du Bureau international du Travail, lequel tiendra un registre de ces avis, qu'il mettra à la disposition de toutes les parties intéressées.

11 — Les rapports soumis au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution doivent également contenir des informations sur les mesures prises conformément au paragraphe 2 de la règle 4.5 pour étendre la protection à d'autres branches.

Principe directeur B4.5 — Sécurité sociale

1 — La protection assurée lors de la ratification, conformément au paragraphe 2 de la norme A4.5, devrait porter au minimum sur les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle.

2 — Dans les cas mentionnés au paragraphe 6 de la norme A4.5, des prestations comparables pourront être fournies par voie d'assurance, d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres moyens appropriés, en tenant compte des dispositions des conventions collectives applicables. Lorsque de telles mesures sont adoptées, les gens de mer auxquels elles s'appliquent devraient être informés des modalités selon lesquelles la protection assurée par les diverses branches de la sécurité sociale sera fournie.

3 — Lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, les Mem-

bres concernés devraient coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le type et le niveau de protection plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.

4 — Les procédures à définir en vertu du paragraphe 9 de la norme A4.5 devraient être conçues de manière à couvrir tous les différends relatifs aux réclamations des gens de mer intéressés, quelle que soit la manière dont la couverture est assurée.

5 — Tout Membre ayant des gens de mer nationaux ou des gens de mer non nationaux, ou les deux, employés à bord des navires battant son pavillon devrait offrir la protection de sécurité sociale prévue par la présente convention, telle qu'applicable, et devrait réexaminer périodiquement les branches de la protection de sécurité sociale visée au paragraphe 1 de la norme A4.5 en vue d'identifier toute autre branche utile aux gens de mer concernés.

6 — Le contrat d'engagement maritime devrait préciser les modalités selon lesquelles la protection des différentes branches de la sécurité sociale sera assurée à l'intéressé par l'armateur et contenir toute autre information utile dont dispose celui-ci, comme les déductions obligatoires du salaire du marin et les cotisations de l'armateur qui peuvent être exigées, conformément aux prescriptions des organismes autorisés spécifiés dans le cadre des régimes nationaux de sécurité sociale applicables.

7 — Lorsqu'il exerce effectivement sa juridiction dans le domaine des questions sociales, le Membre dont le navire bat pavillon devrait s'assurer que les obligations des armateurs en matière de protection de sécurité sociale sont respectées, notamment en ce qui concerne le versement des cotisations aux régimes de sécurité sociale.

Titre 5. Conformité et mise en application des dispositions

1 — Les règles qui figurent sous ce titre précisent la responsabilité de tout Membre quant au plein respect et à l'application des principes et droits définis dans les articles de la présente convention ainsi que des obligations spécifiques mentionnées sous ses titres 1, 2, 3 et 4.

2 — Les paragraphes 3 et 4 de l'article VI, qui autorisent la mise en œuvre des dispositions de la partie A du code par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, ne s'appliquent pas à la partie A du code relevant du présent titre.

3 — Conformément au paragraphe 2 de l'article VI, tout Membre doit s'acquitter des responsabilités qui lui incombent en application des règles de la manière indiquée dans les normes correspondantes de la partie A du code en tenant dûment compte des principes directeurs correspondants de la partie B du code.

4 — Les dispositions du présent titre sont mises en œuvre en tenant compte du fait que les gens de mer et les armateurs, comme toute autre personne, sont égaux devant la loi et ont droit à une protection juridique égale; ils ont accès sans faire l'objet de discrimination aux cours, tribunaux ou autres mécanismes de règlement des différends. Les dispositions du présent titre ne portent pas attribution de compétence matérielle ou territoriale.

Règle 5.1 — Responsabilités de l'Etat du pavillon

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

Règle 5.1.1 — Principes généraux

1 — Il incombe à tout Membre de veiller à ce que ses obligations en vertu de la présente convention soient mises en œuvre à bord des navires battant son pavillon.

2 — Tout Membre établit un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4, en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la présente convention à bord des navires battant son pavillon.

3 — Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, un Membre peut, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre Membre, si celui-ci y consent, dont il reconnaît la compétence et l'indépendance pour réaliser des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Dans tous les cas, le Membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant son pavillon.

4 — Le certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime, atteste, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'Etat du pavillon et que les prescriptions de la présente convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée.

5 — Des informations sur le système mentionné au paragraphe 2 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, doivent figurer dans les rapports soumis par le Membre au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.1.1 — Principes généraux

1 — Tout Membre définit des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

2 — Tout Membre exige qu'un exemplaire de la présente convention soit tenu à disposition à bord de tous les navires battant son pavillon.

Principe directeur B5.1.1 — Principes généraux

1 — L'autorité compétente devrait prendre les dispositions nécessaires pour favoriser une coopération efficace entre les institutions publiques et les autres organismes auxquels se réfèrent les règles 5.1.1 et 5.1.2 et qui sont intéressés par les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.

2 — En vue d'assurer plus efficacement la coopération entre les inspecteurs et les armateurs, les gens de mer et leurs organisations respectives, et afin de maintenir ou d'améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer, l'autorité compétente devrait consulter à intervalles réguliers les représentants des dites organisations quant aux meilleurs moyens d'atteindre ces objectifs. Les modalités de ces consultations devraient être déterminées par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

Règle 5.1.2 — Habilitation des organismes reconnus

1 — L'autorité compétente doit avoir établi que les institutions publiques ou autres organismes mentionnés au

paragraphe 3 de la règle 5.1.1 (les «organismes reconnus»), sont conformes aux prescriptions du code quant à leur compétence et à leur indépendance. Les fonctions d'inspection ou de certification que les organismes reconnus pourront être autorisés à assurer doivent relever des activités pour lesquelles le code dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu.

2 — Les rapports mentionnés au paragraphe 5 de la règle 5.1.1 doivent contenir des informations relatives à tout organisme reconnu, à la portée des pouvoirs qui lui sont conférés et aux dispositions prises par le Membre pour assurer que les activités autorisées sont menées à bien de façon complète et efficace.

Norme A5.1.2 — Habilitation des organismes reconnus

1 — Aux fins de l'habilitation visée au paragraphe 1 de la règle 5.1.2, l'autorité compétente doit examiner la compétence et l'indépendance de l'organisme intéressé et établir que celui-ci a démontré que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation:

a) il possède l'expertise correspondant aux aspects pertinents de la présente convention ainsi qu'une connaissance suffisante de l'exploitation des navires, y compris les conditions minimales requises pour le travail à bord d'un navire, les conditions d'emploi, le logement et les loisirs, l'alimentation et le service de table, la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale;

b) il est en mesure de maintenir et d'actualiser les compétences de son personnel;

c) il a une connaissance suffisante des prescriptions de la présente convention ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internationaux pertinents;

d) sa taille, sa structure, son expérience et ses moyens correspondent au type et à la portée de l'habilitation.

2 — Toute habilitation accordée en matière d'inspection doit au moins autoriser l'organisme reconnu à exiger la correction des défauts qu'il aura constatés quant aux conditions de travail et de vie des gens de mer et à effectuer des inspections dans ce domaine si l'Etat du port le lui demande.

3 — Tout Membre doit établir:

a) un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, y compris des informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux pertinents;

b) des procédures de communication avec ces organismes et de contrôle de leur action.

4 — Tout Membre fournit au Bureau international du Travail la liste des organismes reconnus qu'il a habilités à agir en son nom et doit tenir cette liste à jour. La liste doit indiquer les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer. Le Bureau tiendra cette liste à la disposition du public.

Principe directeur B5.1.2 — Habilitation des organismes reconnus

1 — L'organisme demandant à être reconnu devrait démontrer qu'il a la compétence et la capacité nécessaires, sur le plan technique et administratif et en matière de

gestion, pour assurer la prestation d'un service de qualité dans les délais prescrits.

2 — Aux fins de l'évaluation des moyens dont dispose un organisme donné, l'autorité compétente devrait vérifier que celui-ci:

a) dispose d'un personnel technique, de gestion et d'appui adéquat;

b) dispose, pour fournir les services requis, de professionnels qualifiés en nombre suffisant et répartis de sorte à assurer une couverture géographique satisfaisante;

c) a démontré sa capacité à fournir des services de qualité dans les délais prescrits;

d) est indépendant et capable de rendre compte de son action.

3 — L'autorité compétente devrait conclure un accord écrit avec tout organisme qu'elle reconnaît en vue d'une habilitation. Cet accord devrait notamment porter sur les aspects suivants:

a) champ d'application;

b) objet;

c) conditions générales;

d) exécution des fonctions visées par l'habilitation;

e) base juridique des fonctions visées par l'habilitation;

f) communication de rapports à l'autorité compétente;

g) notification de l'habilitation par l'autorité compétente à l'organisme reconnu;

h) contrôle par l'autorité compétente des activités déléguées à l'organisme reconnu.

4 — Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils élaborent un système pour la qualification du personnel employé comme inspecteurs de sorte à assurer la mise à jour régulière de leurs connaissances et compétences.

5 — Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils tiennent des registres de leurs services de sorte à pouvoir établir qu'ils ont agi conformément aux normes applicables pour les aspects couverts par ces services.

6 — Lors de l'élaboration des procédures de contrôle mentionnées au paragraphe 3 b) de la norme A5.1.2, tout Membre devrait tenir compte des *Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration* adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.

Règle 5.1.3 — Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1 — La présente règle s'applique aux navires:

a) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, effectuant des voyages internationaux;

b) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, battant le pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays.

Aux fins de la présente règle, «voyage international» désigne un voyage d'un pays à un port d'un autre pays.

2 — La présente règle s'applique également à tout navire qui bat le pavillon d'un Membre et qui n'est pas couvert par le paragraphe 1 de la présente règle, sur demande de l'armateur au Membre concerné.

3 — Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail

et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer la conformité continue des dispositions adoptées qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime dont il est question au paragraphe 4 de la présente règle, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation nationale ou autres dispositions visant l'application de la présente convention.

4 — Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour une déclaration de conformité du travail maritime mentionnant les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer et énonçant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces prescriptions sur le navire ou les navires concernés.

5 — Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être conformes au modèle prescrit par le code.

6 — Lorsque l'autorité compétente du Membre ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet a vérifié par une inspection qu'un navire battant le pavillon du Membre respecte ou continue de respecter les normes de la présente convention, elle doit délivrer ou renouveler le certificat de travail maritime correspondant, et le consigner dans un fichier accessible au public.

7 — Des prescriptions détaillées concernant le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, y compris une liste des points devant faire l'objet d'une inspection et être approuvés, sont énoncées dans la partie A du code.

Norme A5.1.3 — Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1 — Le certificat de travail maritime est délivré au navire, pour une durée n'excédant pas cinq ans, par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet. La liste des points qui doivent être inspectés et jugés conformes à la législation nationale ou autres dispositions visant l'application des prescriptions de la présente convention pour ce qui touche aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord avant qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré figure à l'annexe A5-I.

2 — La validité du certificat de travail maritime est subordonnée à la réalisation d'une inspection intermédiaire, effectuée par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment habilité à cet effet, qui a pour objet de vérifier que les prescriptions nationales visant l'application de la présente convention sont toujours respectées. Si une seule inspection intermédiaire est effectuée alors que le certificat a une durée de validité de cinq ans, cette inspection doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat. La date anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime. L'inspection intermédiaire doit être tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat. Le certificat sera visé à l'issue d'une inspection intermédiaire favorable.

3 — Nonobstant le paragraphe 1 de la présente norme, lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle l'inspection en question

a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.

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

5 — Le certificat de travail maritime peut être délivré à titre provisoire:

- a) aux nouveaux navires, à la livraison;
- b) lorsqu'un navire change de pavillon;
- c) lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

6 — Un certificat de travail maritime ne peut être délivré à titre provisoire que pour une durée n'excédant pas six mois par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet.

7 — Un certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que:

a) le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux alinéas b), c) et d) du présent paragraphe;

b) l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions de la présente convention;

c) le capitaine connaît les prescriptions de la présente convention et les obligations en matière de mise en œuvre;

d) les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

8 — La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle que prévue au paragraphe 1 de la présente norme. Aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée au paragraphe 6 de la présente norme. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

9 — Le certificat de travail maritime, le certificat de travail maritime provisoire et la déclaration de conformité du travail maritime seront établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5-II.

10 — La déclaration de conformité du travail maritime sera annexée au certificat de travail maritime. Elle comprend deux parties:

- a) la partie I est établie par l'autorité compétente, qui: *i*) indique la liste des points qui doivent être inspectés en application du paragraphe 1 de la présente norme; *ii*) indique les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales; *iii*) fait référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégo-

ries de navires; iv) mentionne toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI; v) indique clairement toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3;

b) la partie II est établie par l'armateur et énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue.

L'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet certifie la partie II et délivre la déclaration de conformité du travail maritime.

11 — Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications sont consignés, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts. Ces informations, accompagnées d'une traduction en anglais lorsqu'elles ne sont pas consignées dans cette langue, sont soit transcrites sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale.

12 — Un exemplaire valide et à jour du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, et leur traduction en anglais lorsque l'original n'est pas dans cette langue, doit être conservé à bord et une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Copie de ces documents est communiquée aux gens de mer, inspecteurs de l'Etat du pavillon, fonctionnaires autorisés de l'Etat du port ou représentants des armateurs et des gens de mer qui en feront la demande, conformément à la législation nationale.

13 — L'obligation relative à la production d'une traduction en anglais, mentionnée aux paragraphes 11 et 12 de la présente norme, ne concerne pas un navire n'effectuant pas un voyage international.

14 — Tout certificat établi en application des paragraphes 1 ou 5 de la présente norme perd sa validité:

a) si les inspections prescrites ne sont pas effectuées dans les délais fixés au paragraphe 2 de la présente norme;

b) si le certificat n'est pas visé conformément au paragraphe 2 de la présente norme;

c) s'il y a changement du pavillon du navire;

d) lorsqu'un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire;

e) lorsque des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au titre 3.

15 — Dans le cas mentionné au paragraphe 14 c), d) ou e) de la présente norme, le nouveau certificat n'est délivré que si l'autorité compétente ou l'organisme reconnu qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux prescriptions de la présente norme.

16 — Un certificat de travail maritime est retiré par l'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet par l'Etat du pavillon s'il est avéré que le navire en question ne respecte pas les prescriptions de la présente convention et qu'aucune mesure corrective prescrite n'a été prise.

17 — Lorsqu'un retrait de certificat de travail maritime est envisagé conformément au paragraphe 16 de la

présente norme, l'autorité compétente ou l'organisme reconnu tient compte de la gravité ou de la fréquence des manquements.

Principe directeur B5.1.3 — Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

1 — L'énoncé des prescriptions nationales figurant dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime devrait inclure ou être accompagné de références aux dispositions législatives régissant les conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacune des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I. Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence. Lorsqu'une disposition de la présente convention est mise en œuvre par des dispositions équivalentes dans l'ensemble, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, elle devrait être identifiée et une explication concise devrait être fournie. Lorsqu'une dérogation est octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3, la disposition ou les dispositions en question devraient être clairement indiquées.

2 — Les mesures mentionnées dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime, établie par l'armateur, devraient notamment indiquer en quelles occasions la conformité continue avec certaines prescriptions nationales sera vérifiée, les personnes devant procéder à la vérification, les registres devant être tenus ainsi que les procédures devant être suivies si un défaut de conformité est constaté. La partie II peut se présenter sous des formes diverses. Elle pourra renvoyer à une documentation plus générale portant sur les politiques et procédures relatives à d'autres aspects du secteur maritime, comme les documents requis par le *Code international de la gestion de la sécurité* (Code ISM) ou les informations requises en application de la règle 5 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS, qui porte sur la fiche synoptique continue des navires.

3 — Les mesures pour assurer une conformité continue devraient se référer notamment aux prescriptions internationales générales faisant obligation à l'armateur et au capitaine de se tenir informés des derniers progrès réalisés en matière technologique et scientifique en ce qui concerne l'aménagement des lieux de travail, compte tenu des dangers inhérents au travail des gens de mer, et d'informer en conséquence les représentants des gens de mer, garantissant ainsi un meilleur niveau de protection des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord.

4 — Il importe par-dessus tout que la déclaration de conformité du travail maritime soit libellée en termes clairs choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions sont bien mises en œuvre.

5 — L'annexe B5-I présente un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration de conformité du travail maritime.

6 — Lorsqu'un navire change de pavillon comme indiqué au paragraphe 14 c) de la norme A5.1.3 et que les deux Etats concernés ont ratifié la présente convention, l'Etat dont le navire était autorisé à battre pavillon précédemment devrait, dans les meilleurs délais, communiquer à l'autorité compétente de l'autre Membre copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime conservés à bord du navire avant le changement de pavillon et, le cas échéant, copie des rapports d'inspection

pertinents si l'autorité compétente en fait la demande dans les trois mois suivant la date du changement du pavillon.

Règle 5.1.4 — Inspection et mise en application

1 — Tout Membre vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la présente convention telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation nationale.

2 — La partie A du code contient des prescriptions détaillées au sujet du système d'inspection et de mise en application mentionné au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme A5.1.4 — Inspection et mise en application

1 — Tout Membre dispose d'un système d'inspection des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant son pavillon, notamment pour vérifier que les mesures relatives aux conditions de travail et de vie énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, le cas échéant, sont suivies et que les prescriptions de la présente convention sont respectées.

2 — L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en application du paragraphe 1 de la présente norme. Lorsque des organismes reconnus sont habilités à mener à bien des inspections, le Membre exige que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donne aux intéressés l'autorité juridique nécessaire pour exercer leurs fonctions.

3 — Les dispositions nécessaires sont prises pour assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification et assurer la conformité visées au paragraphe 1 de la présente norme.

4 — Les inspections sont effectuées à des intervalles conformes aux prescriptions de la norme A5.1.3, le cas échéant. Ces intervalles ne doivent en aucun cas excéder trois ans.

5 — Si un Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la présente convention ou qu'il y a de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

6 — Tout Membre formule des règles adaptées et en assure l'application effective en vue de garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure induite.

7 — Les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires quant aux tâches à accomplir et munis des pouvoirs appropriés, sont autorisés:

a) à monter à bord des navires battant le pavillon du Membre;

b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées;

c) à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.

8 — Toute mesure prise en vertu du paragraphe 7 c) de la présente norme doit pouvoir faire l'objet d'un recours devant l'autorité judiciaire ou administrative.

9 — Les inspecteurs ont la faculté de donner des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la présente convention qui met en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.

10 — Les inspecteurs tiennent confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives, et s'abstiennent de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.

11 — Les inspecteurs ne doivent pas se voir confier des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à une inspection efficace ou de porter préjudice à leur autorité ou à leur impartialité vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou de toute autre partie intéressée. Les inspecteurs doivent notamment:

a) avoir l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler;

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

12 — Les inspecteurs, pour toute inspection effectuée, soumettent un rapport à l'autorité compétente. Une copie de ce rapport, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, est remise au capitaine et une autre est affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et communiquée à leurs représentants, sur demande.

13 — L'autorité compétente tient des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon du Membre dont elle relève. Elle publie un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

14 — Dans le cas d'une enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport est soumis à l'autorité compétente dès que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l'enquête.

15 — Lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises conformément aux dispositions de la présente norme, tous les efforts raisonnables sont faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.

16 — Des indemnités sont versées conformément à la législation nationale pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

17 — Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives sont prévues et effectivement appliquées par tout Membre en cas d'infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs.

Principe directeur B5.1.4 — Inspection et mise en application

1 — L'autorité compétente et tout autre service ou autorité responsable de tout ou partie de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer devraient disposer des ressources nécessaires pour pouvoir remplir leurs fonctions. En particulier:

a) tout Membre devrait prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs puissent disposer, en tant que de besoin, de l'assistance d'experts et de techniciens dûment qualifiés dans l'accomplissement de leur travail;

b) les inspecteurs devraient disposer de locaux convenablement situés ainsi que de moyens matériels et de transport adéquats pour pouvoir s'acquitter de manière efficace de leurs tâches.

2 — L'autorité compétente devrait élaborer une politique en matière de conformité et de mise en application en vue de garantir une certaine cohérence et de guider les activités d'inspection et de mise en application relatives à la présente convention. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les inspecteurs et aux représentants de la loi concernés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

3 — L'autorité compétente devrait instituer des procédures simples lui permettant d'être saisie de façon confidentielle de toute information relative à des infractions éventuelles aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, soumise par les gens de mer directement ou par l'intermédiaire de leurs représentants et faire en sorte que les inspecteurs puissent enquêter sans délai à ce sujet, y compris:

a) en habilitant le capitaine, les gens de mer ou les représentants de ces derniers à demander une inspection lorsqu'ils le jugent nécessaire;

b) en fournissant aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées des informations et conseils techniques au sujet des moyens les plus efficaces de donner effet aux prescriptions de la présente convention et d'œuvrer à une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord des navires.

4 — Les inspecteurs devraient être pleinement formés et suffisamment nombreux pour pouvoir s'acquitter efficacement de leurs tâches compte dûment tenu des éléments suivants:

a) l'importance des tâches leur incombant, en particulier le nombre, la nature et la taille des navires soumis à l'inspection ainsi que le nombre et la complexité des dispositions légales à appliquer;

b) les ressources mises à la disposition des inspecteurs;

c) les conditions pratiques dans lesquelles l'inspection doit être effectuée pour être efficace.

5 — Sous réserve des conditions établies par la législation nationale pour le recrutement dans le service public, les inspecteurs devraient posséder des qualifications et une formation adéquate pour exercer leurs fonctions et, autant que possible, avoir une formation maritime ou une expérience de marin. Ils devraient posséder une connaissance adéquate des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi que de la langue anglaise.

6 — Des mesures devraient être prises pour assurer aux inspecteurs un perfectionnement approprié en cours d'emploi.

7 — Tous les inspecteurs devraient connaître précisément les circonstances dans lesquelles il y a lieu de procéder à une inspection, l'étendue de l'inspection à effectuer dans les différentes circonstances visées et la méthode générale d'inspection.

8 — Les inspecteurs, munis des pouvoirs nécessaires en application de la loi nationale, devraient au moins être autorisés:

a) à monter à bord des navires librement et à l'improviste. Cependant, au moment d'engager l'inspection du navire, les inspecteurs devraient informer de leur présence le capitaine ou la personne assumant le commandement et, selon le cas, les gens de mer ou leurs représentants;

b) à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions de la législation, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé;

c) à exiger communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou informations ayant directement trait à l'objet de l'inspection en vue de vérifier que la législation nationale assurant la mise en œuvre de la présente convention est respectée;

d) à s'assurer de l'affichage des avis requis par la législation nationale mettant en œuvre la présente convention;

e) à prélever et à emporter, aux fins d'analyse, des échantillons de produits, de marchandises, d'eau potable, de vivres, de matériaux et de substances utilisés ou manipulés;

f) à la suite d'une inspection, à porter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine les manquements pouvant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord;

g) à alerter l'autorité compétente et, s'il y a lieu, l'organisme reconnu sur tous manquements ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte et à les saisir de propositions pour l'amélioration de cette législation;

h) à aviser l'autorité compétente de tout accident du travail ou maladie professionnelle affectant des gens de mer dans les cas et selon la manière prescrits par la législation.

9 — Lorsqu'un échantillon est prélevé ou emporté conformément au paragraphe 8 e) du présent principe directeur, l'armateur ou son représentant et, selon le cas, un marin devraient assister à l'opération ou en être avisés. La quantité de l'échantillon devrait être dûment consignée par l'inspecteur.

10 — Le rapport annuel publié par l'autorité compétente de tout Membre en ce qui concerne les navires battant le pavillon de ce Membre devrait inclure:

a) une liste des lois et des règlements en vigueur relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi

que tous les amendements devenus applicables pendant l'année;

b) des informations détaillées sur l'organisation du système d'inspection;

c) des statistiques des navires ou autres locaux assujettis à l'inspection et des navires ou autres locaux effectivement inspectés;

d) des statistiques de l'ensemble des gens de mer assujettis à la législation nationale;

e) des statistiques et des informations sur les violations de la législation, les sanctions infligées et les cas où des navires ont été immobilisés;

f) des statistiques des accidents du travail et des maladies professionnelles affectant des gens de mer et ayant fait l'objet d'une déclaration.

Règle 5.1.5 — Procédures de plainte à bord

1 — Tout Membre exige qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2 — Tout Membre interdit et sanctionne toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

3 — Les dispositions de la présente règle et des sections correspondantes du code sont sans préjudice du droit du marin de chercher réparation par tout moyen légal lui paraissant approprié.

Norme A5.1.5 — Procédures de plainte à bord

1 — Sans préjudice d'une portée plus large que la législation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer pourront avoir recours aux procédures à bord pour porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

2 — Tout Membre veille à ce que la législation prévoit l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de la règle 5.1.5. Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine et, s'ils le jugent nécessaire, auprès d'autorités extérieures appropriées.

3 — Les gens de mer ont le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures seront prévues pour prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte. Le terme «victimisation» désigne tout acte malveillant, quel qu'en soit l'auteur, à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ni calomnieuse.

4 — Tous les gens de mer doivent recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire. Le document doit mentionner notamment les coordonnées de l'autorité compétente dans l'Etat du pavillon et, si ce n'est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer, ainsi que le nom d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale quant à leur plainte et de les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

Principe directeur B5.1.5 — Procédures de plainte à bord

1 — Sous réserve de toutes dispositions pertinentes d'une convention collective applicable, l'autorité compétente devrait, en étroite consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, établir un modèle en vue de l'établissement de procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes à bord des navires battant le pavillon du Membre concerné. Les éléments suivants devraient être pris en compte lors de l'établissement de ces procédures:

a) de nombreuses plaintes peuvent viser précisément les personnes à qui elles doivent être soumises, voire le capitaine du navire. En tout état de cause, les gens de mer devraient aussi pouvoir se plaindre directement au capitaine ou auprès d'instances extérieures;

b) afin d'éviter toute victimisation des gens de mer ayant présenté une plainte relative à des questions relevant de la présente convention, les procédures devraient encourager la désignation à bord du navire d'une personne à même de conseiller les gens de mer sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et, si le marin auteur de la plainte le lui demande, d'assister à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

2 — Les procédures examinées pendant les consultations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient au minimum prévoir ce qui suit:

a) les plaintes devraient être soumises au chef de service du marin qui porte plainte ou à son responsable hiérarchique;

b) le chef de service ou le responsable hiérarchique du marin devrait s'efforcer de régler le problème dans un délai prescrit, adapté à la gravité de l'objet du litige;

c) si le chef de service ou le responsable hiérarchique ne parvient pas à régler le litige à la satisfaction du marin, celui-ci peut en référer au capitaine, qui devrait s'occuper personnellement de la question;

d) les gens de mer devraient en tout temps avoir le droit d'être accompagnés et représentés par un autre marin de leur choix à bord du navire concerné;

e) les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu devraient être enregistrées et copie devrait en être remise aux gens de mer concernés;

f) si une plainte ne peut être réglée à bord, elle devrait être soumise à terre à l'armateur, qui devrait disposer d'un délai suffisant pour régler le problème, s'il y a lieu en consultation avec les gens de mer concernés ou toute personne qu'ils peuvent nommer pour les représenter;

g) dans tous les cas, les gens de mer devraient avoir le droit d'adresser leur plainte directement au capitaine et à l'armateur ainsi qu'aux autorités compétentes.

Règle 5.1.6 — Accidents maritimes

1 — Tout Membre diligente une enquête officielle sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant son pavillon. Le rapport final de cette enquête est en principe rendu public.

2 — Les Membres doivent coopérer en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents maritimes graves visés au paragraphe 1 de la présente règle.

Norme A5.1.6 — Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

Principe directeur B5.1.6 — Accidents maritimes

(Pas de dispositions)

Règle 5.2 — Responsabilités de l'Etat du port

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

Règle 5.2.1 — Inspections dans le port

1 — Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V, pour vérifier la conformité aux prescriptions de la présente convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des gens de mer.

2 — Tout Membre accepte le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime exigés par la règle 5.1.3 comme attestant, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. En conséquence, sauf dans les cas précisés dans le code, l'inspection dans ses ports est limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration.

3 — Les inspections dans les ports sont effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du Membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port. Ces inspections se limitent à vérifier que les aspects examinés sont conformes aux prescriptions applicables des articles et des règles de la présente convention ainsi que de la seule partie A du code.

4 — Les inspections effectuées en application de la présente règle se fondent sur un système efficace d'inspection et de surveillance relevant de l'Etat du port et propre à contribuer à assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires relâchant dans le port du Membre intéressé sont conformes aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.

5 — Des informations relatives au système visé au paragraphe 4 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, figurent dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.2.1 — Inspections dans le port

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

a) les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou que les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la présente convention ou ne sont pas valables pour une autre raison; ou

b) il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou

c) il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la présente convention; ou

d) une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention;

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

2 — Lorsqu'une inspection plus approfondie est effectuée sur un navire étranger dans le port d'un Membre par des fonctionnaires autorisés dans les circonstances indiquées au paragraphe 1 a), b) ou c) de la présente norme, elle porte, en principe, sur les points énumérés à l'annexe A5-III.

3 — Lorsqu'une plainte est déposée en vertu du paragraphe 1 d) de la présente norme, l'inspection doit se limiter en général à l'objet de la plainte, à moins que la plainte ou son instruction ne fournisse de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément au paragraphe 1 b) de la présente norme. Aux fins du paragraphe 1 d) de la présente norme, il faut entendre par «plainte» toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord.

4 — Lorsque, à la suite d'une inspection plus détaillée, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié. Au cas où le fonctionnaire autorisé considère que les manquements constatés sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu du paragraphe 3 de la présente norme, le fonctionnaire autorisé les porte à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée, et il peut:

a) informer un représentant de l'Etat du pavillon;

b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

5 — Le Membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au Directeur général du Bureau international du Travail une copie du rapport d'inspection accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée dans le délai prescrit par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

6 — Au cas où, après une inspection plus approfondie de la part du fonctionnaire autorisé, il est constaté que le

navire n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention et que:

- a) les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; ou
- b) la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer,

le fonctionnaire autorisé prend des mesures pour assurer que le navire ne prendra pas la mer tant que les non-conformités visées aux alinéas a) ou b) du présent paragraphe n'auront pas été rectifiées, ou encore tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et ne sera pas convaincu que le plan sera mis en œuvre rapidement. Si le navire est interdit d'appareiller, le fonctionnaire autorisé en informe sans délai l'Etat du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande une réponse de l'Etat du pavillon dans le délai prescrit. Le fonctionnaire autorisé informe également, sans délai, les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port où a eu lieu l'inspection.

7 — Tout Membre veille à ce que ses fonctionnaires autorisés reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 de la présente norme.

8 — Dans l'exercice des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente norme, tout Membre évite, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. S'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé, des dommages et intérêts sont payés pour toute perte ou tout préjudice subi. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

Principe directeur B5.2.1 — Inspection dans le port

1 — L'autorité compétente devrait élaborer une politique d'inspection à l'intention des fonctionnaires autorisés qui procèdent à des inspections en vertu de la règle 5.2.1. Cette politique devrait viser à assurer une certaine cohérence et à guider par ailleurs les activités d'inspection et de mise en application liées aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les fonctionnaires autorisés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

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

3 — Les Membres devraient, autant que possible, coopérer les uns avec les autres pour l'adoption de directives relatives aux politiques d'inspection, reconnues au niveau international, notamment en ce qui concerne les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire.

Règle 5.2.2 — Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1 — Tout Membre veille à ce que les gens de mer se trouvant à bord de navires faisant escale dans un port situé sur son territoire qui font état d'une infraction à des prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, aient le droit de déposer une plainte pour y remédier de façon rapide et concrète.

Norme A5.2.2 — Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1 — Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, peut être déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé au port où le navire fait escale. Dans ce cas, ledit fonctionnaire doit entreprendre une enquête initiale.

2 — Dans les cas appropriés, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête initiale doit vérifier si les procédures de plaintes à bord prévues à la règle 5.1.5 ont été envisagées. Le fonctionnaire autorisé peut également mener une inspection plus détaillée conformément à la norme A5.2.1.

3 — Le fonctionnaire autorisé doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire.

4 — Si l'enquête ou l'inspection menée au titre de la présente norme révèle la non-conformité avec le paragraphe 6 de la norme A5.2.1, les dispositions de ce paragraphe sont appliquées.

5 — Lorsque les dispositions du paragraphe 4 de la présente norme ne s'appliquent pas et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, le fonctionnaire autorisé doit sans délai en aviser l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives.

6 — Lorsque la plainte n'a pas été réglée malgré les mesures prises conformément au paragraphe 5 de la présente norme, l'Etat du port doit communiquer une copie du rapport établi par le fonctionnaire autorisé au Directeur général. Le rapport doit être accompagné de toute réponse reçue dans les délais prescrits de la part de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon. Les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port sont également informées. En outre, des statistiques et des informations concernant les plaintes réglées doivent être régulièrement communiquées par l'Etat du port au Directeur général. Ces deux communications sont faites afin que, sur la base d'une action appropriée et rapide, un registre de ces informations soit tenu et porté à la connaissance des parties, y compris les organisations d'armateurs et de gens de mer qui sont susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

7 — Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.

Principe directeur B5.2.2 — Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer

1 — Lorsqu'une plainte visée à la norme A5.2.2 est traitée par un fonctionnaire autorisé, celui-ci devrait déterminer dans un premier temps s'il s'agit d'une plainte de

nature générale qui concerne tous les gens de mer à bord du navire ou une catégorie d'entre eux, ou d'une plainte relative au cas particulier du marin concerné.

2 — Si la plainte est de nature générale, le recours à une inspection plus détaillée, conformément à la norme A5.2.1, devrait être envisagé.

3 — Si la plainte concerne un cas particulier, il convient de prendre connaissance de l'issue des procédures d'examen de la plainte éventuellement menées à bord du navire pour son règlement. Si de telles procédures n'ont pas été envisagées, le fonctionnaire autorisé devrait encourager le plaignant à avoir recours à toutes procédures disponibles à bord du navire. De bonnes raisons doivent exister pour justifier l'examen d'une plainte avant que toute procédure de plainte à bord du navire ait été envisagée. Celles-ci incluent l'inadéquation ou la lenteur des procédures internes ou encore la crainte du plaignant de subir des représailles pour avoir déposé une plainte.

4 — Dans toute enquête relative à une plainte, le fonctionnaire autorisé devrait donner au capitaine, à l'armateur et à toute personne impliquée dans la plainte la possibilité de faire connaître leurs vues.

5 — Le fonctionnaire autorisé peut s'abstenir d'intervenir davantage dans le règlement de la plainte dans le cas où l'Etat du pavillon, répondant à la notification de l'Etat du port conformément au paragraphe 5 de la norme A5.2.2, démontre qu'il est en mesure de traiter la question et dispose de procédures adéquates à cette fin, et qu'il a présenté un plan d'action acceptable.

Règle 5.3 — Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

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

1 — Sans préjudice du principe de sa responsabilité en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon, tout Membre a également la responsabilité de veiller à l'application des prescriptions de la présente convention relatives au recrutement, au placement et à la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer qui sont ses nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur son territoire, dans la mesure où cette responsabilité est prévue dans la présente convention.

2 — Des précisions détaillées pour la mise en œuvre du paragraphe 1 de la présente règle figurent dans le code.

3 — Tout Membre met en place un système efficace d'inspection et de surveillance pour s'acquitter de ses responsabilités en tant que fournisseur de main-d'œuvre en vertu de la présente convention.

4 — Des informations relatives au système mentionné au paragraphe 3 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, devront figurer dans les rapports soumis par les Membres en application de l'article 22 de la Constitution.

Norme A5.3 — Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

1 — Tout Membre assure le respect des prescriptions de la présente convention applicables à l'administration et aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur son territoire au moyen d'un système d'inspection et de surveillance et par des procédures légales en cas d'infraction aux dispositions

en matière de licence et autres prescriptions prévues dans la norme A1.4.

Principe directeur B5.3 — Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

1 — Les services privés de recrutement et de placement des gens de mer établis sur le territoire du Membre et fournissant les services d'un marin à un armateur, où qu'ils se trouvent, devraient être tenus de s'engager à veiller au respect par l'armateur des termes des contrats d'engagement maritime conclus avec les gens de mer.

ANNEXE A5-I

Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'Etat du pavillon avant la certification d'un navire conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 1.

Age minimum.

Certificat médical.

Qualifications des gens de mer.

Contrats d'engagement maritime.

Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé.

Durée du travail ou du repos.

Effectifs du navire.

Logement.

Installations de loisirs à bord.

Alimentation et service de table.

Santé et sécurité et prévention des accidents.

Soins médicaux à bord.

Procédures de plainte à bord.

Paiement des salaires.

ANNEXE A5-II

Certificat de travail maritime

(Note: le présent certificat doit être accompagné en annexe d'une déclaration de conformité du travail maritime)

Délivré en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006 (ci-après «la convention») sous l'autorité du gouvernement de:

.....
(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par

(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire:

Lettres ou numéro distinctifs:

Port d'immatriculation:

Date d'immatriculation:

Jauge brute¹:

Numéro OMI:

Type de navire:

Nom et adresse de l'armateur²:

.....

Il est certifié:

1. Que ce navire a été inspecté et que sa conformité aux prescriptions de la convention et aux dispositions de la déclaration de conformité du travail maritime ci-jointe a été vérifiée.

2. Que les conditions de travail et de vie des gens de mer telles que spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention. La déclaration de conformité du travail maritime figurant en annexe contient dans sa partie I un récapitulatif de ces prescriptions nationales.

¹ Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969). (Article II.1 c) de la convention)

² Armateur désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 j) de la convention)

Le présent certificat est valide jusqu'au sous réserve d'inspections réalisées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Le présent certificat n'est valide que s'il est accompagné de la déclaration de conformité du travail maritime délivrée

à le

Date de l'inspection sur la base de laquelle le présent certificat est établi

Etabli à le

Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

Inspection intermédiaire obligatoire et, le cas échéant, inspection supplémentaire

Il est certifié que le navire a été inspecté conformément aux dispositions des normes A.5.1.3 et A5.1.4 de la convention et que les conditions de travail et de vie des gens de mer spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention.

Inspection intermédiaire:

(à effectuer entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat)

Signé:

(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Mentions supplémentaires (le cas échéant)

Il est certifié que le navire a fait l'objet d'une inspection supplémentaire pour vérifier qu'il continuait d'être en conformité avec les prescriptions nationales mettant en œuvre la convention, conformément aux dispositions de la norme A3.1, paragraphe 3, de la convention (nouvelle immatriculation ou modification substantielle du logement) ou pour d'autres raisons.

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé:
(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé:
(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé:
(Signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Convention du travail maritime, 2006

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

(Note: la présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité de: (insérer le nom de l'autorité compétente telle que définie à l'article II, paragraphe 1 a), de la convention)

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute

est exploité conformément aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;

b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;

c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis < sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après > < dans la section prévue à cet effet ci-après > (biffer la mention inutile);

d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après;

e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1)
2. Certificat médical (règle 1.2)
3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
7. Effectifs du navire (règle 2.7)
8. Logement (règle 3.1)
9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
14. Paiement des salaires (règle 2.2)

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Dispositions équivalentes dans l'ensemble

(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dispositions équivalentes dans l'ensemble applicables conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI de la convention, à l'exception de celles mentionnées ci-dessus, sont indiquées ci-après (donner une description s'il y a lieu):

.....

Aucune disposition équivalente dans l'ensemble n'est applicable.

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Dérogations conformément au titre 3

(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 de la convention sont indiquées ci-après:

.....

Aucune dérogation n'a été octroyée.

Nom:

Titre:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

Mesures adoptées pour assurer la conformité continue entre deux inspections

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité continue entre les inspections:

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)

1. Age minimum (règle 1.1)

2. Certificat médical (règle 1.2)

3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
7. Effectifs du navire (règle 2.7)
8. Logement (règle 3.1)
9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
14. Paiement des salaires (règle 2.2)

Je soussigné certifie que les mesures ci-dessus ont été établies afin d'assurer entre les inspections la conformité continue aux prescriptions citées dans la partie I.

Nom de l'armateur¹:

Adresse de la société:

Nom de la personne habilitée à signer:

Titre:

Signature de la personne habilitée à signer:

Date:

(Sceau ou cachet de l'armateur)¹

Les mesures susvisées ont été vérifiées par (indiquer le nom de l'autorité compétente ou de l'organisme dûment reconnu) et, après inspection du navire, ont été jugées conformes aux objectifs visés à l'alinéa b) du paragraphe 10 de la norme A5.1.3 en ce qui concerne les mesures visant à garantir la conformité initiale et continue aux prescriptions énoncées dans la partie I de la présente déclaration.

Nom:

Titre:

Adresse:

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Certificat de travail maritime provisoire

Etabli en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006 (ci-après «la convention») sous l'autorité du gouvernement de:

.....
(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par
(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire:

Lettres ou numéro distinctifs:

Port d'immatriculation:

Date d'immatriculation:

Jauge brute¹:

Numéro OMI:

Type de navire:

Nom et adresse de l'armateur²:

Il est certifié, aux fins du paragraphe 7 de la norme A5.1.3 de la convention, que:

- ce navire a été inspecté, dans la mesure de ce qui est raisonnable et possible, au regard des rubriques énumérées à l'annexe A5-I de la convention, compte tenu de la vérification des éléments spécifiés sous b), c) et d) ci-dessous;
- l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord du navire en vue d'assurer la conformité avec les dispositions de la convention;
- le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations relatives à sa mise en œuvre;
- les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Le présent certificat est valide jusqu'au sous réserve d'inspections effectuées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Date de l'inspection visée au point a) ci-dessus:

Etabli à le

Signature du fonctionnaire dûment autorisé ayant établi le présent certificat provisoire

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

¹ Pour les navires couverts par les dispositions transitoires concernant le jaugeage adoptées par l'OMI, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du Certificat international de jaugeage des navires (1969). (Article II.1 c) de la convention)

² Armateur désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 j) de la convention)

ANNEXE A5-III

Éléments généraux sujets à un contrôle détaillé par un fonctionnaire autorisé de l'Etat du port effectuant une inspection au titre de la norme A5.2.1

- Age minimum.
- Certificat médical.
- Qualifications des gens de mer.
- Contrats d'engagement maritime.
- Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé.
- Durée du travail ou du repos.
- Effectifs du navire.
- Logement.
- Installations de loisirs à bord.
- Alimentation et service de table.
- Santé et sécurité et prévention des accidents.
- Soins médicaux à bord.
- Procédures de plainte à bord.
- Paiement des salaires.

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

ANNEXE B5-I

Exemple de déclaration nationale

Voir principe directeur B5.1.3, paragraphe 5

Convention du travail maritime, 2006

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

(Note: la présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité du: **ministère des Transports maritimes de Xxxxxx**

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute
EXEMPLE	12345	1 000

est exploité conformément à la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

- les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;
- ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;
- les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis «sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après» «dans la section prévue à cet effet ci-après» (*biffer la mention inutile*);
- toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après; et
- les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

1. Age minimum (règle 1.1)

Loi maritime n° 123 de 1905, telle qu'amendée («Loi»), Chapitre X; Réglementation maritime («Réglementation»), 2006, Règles 1111-1222.

Les âges minima sont ceux énoncés dans la convention.

Le terme «nuît» s'entend de la période comprise entre 21 heures et 6 heures, à moins que le ministère des Transports maritimes (le «ministère») n'en dispose autrement.

L'annexe A donne des exemples de travaux dangereux interdits aux personnes de moins de 18 ans. Dans le cas des navires de charge, aucune personne de moins de 18 ans ne travaille dans les zones indiquées comme dangereuses sur le plan du navire (annexé à la présente déclaration).

2. Certificat médical (règle 1.2)

Loi, Chapitre XI; Réglementation, Règles 1223-1233.

Les certificats médicaux doivent être conformes aux prescriptions de la STCW, lorsqu'elles sont applicables; dans les autres cas, les prescriptions de la STCW sont appliquées avec les ajustements nécessaires.

Les opticiens qualifiés figurant sur la liste approuvée par le ministère peuvent établir des certificats relatifs à l'acuité visuelle.

Les examens médicaux répondent aux prescriptions des directives OIT/OMS mentionnées dans le principe directeur B1.2.1

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

Mesures adoptées pour assurer la conformité permanente entre deux inspections

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité permanente entre les inspections:

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)

1. Age minimum (règle 1.1)



La date de naissance de chaque marin est mentionnée à côté de son nom sur le rôle d'équipage.

Le capitaine ou un officier agissant en son nom («l'officier compétent») vérifie le rôle au début de chaque voyage et note la date de cette vérification.

Chaque marin de moins de 18 ans reçoit, au moment de son engagement, une note qui lui interdit de travailler de nuit ou d'effectuer les travaux jugés dangereux énumérés dans l'annexe (voir partie I, section 1) ou tout autre travail dangereux. Cette note prescrit également au marin de consulter l'officier compétent en cas de doute en la matière. L'officier compétent conserve une copie de la note portant la signature du marin au-dessous de la mention «reçu et lu» ainsi que la date du jour de signature.

2. Certificat médical (règle 1.2)



L'officier compétent conserve les certificats médicaux à titre strictement confidentiel, ainsi qu'une liste, élaborée sous sa responsabilité, qui indique pour chaque marin à bord: les fonctions, la date du certificat médical/des certificats médicaux en cours de validité ainsi que l'état de santé indiqué sur le certificat.

En cas de doute quant à l'aptitude du marin à exercer une fonction ou des fonctions particulières, l'officier compétent consulte le médecin traitant du marin ou tout autre praticien qualifié et consigne un résumé de ses conclusions, ainsi que son nom, son numéro de téléphone et la date de la consultation.

Le texte qui précède est le texte authentique de la convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatorzième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 23 février 2006.

En foi de quoi ont apposé leurs signatures, ce vingt-troisième jour de février 2006.

The President of the Conference:
Le Président de la Conférence:

Jean-Marc Schindler.

The Director-General of the International Labour Office:
Le Directeur général du Bureau international du Travail:

Juan Somavia.

CONVENÇÃO DO TRABALHO MARÍTIMO, 2006

Preâmbulo

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho:

Convocada para Genebra pelo Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho, onde se reuniu a 7 de fevereiro de 2006 na sua 94.ª sessão;

Desejando elaborar um instrumento único e coerente que integre, na medida do possível, todas as normas atualizadas contidas nas convenções e recomendações internacionais do trabalho marítimo existentes, bem como os princípios fundamentais enunciados noutras convenções internacionais do trabalho, designadamente:

- A Convenção (n.º 29) sobre o trabalho forçado, 1930;
- A Convenção (n.º 87) sobre a liberdade sindical e a proteção do direito sindical, 1948;
- A Convenção (n.º 98) sobre o direito de organização e de negociação coletiva, 1949;
- A Convenção (n.º 100) sobre a igualdade de remuneração, 1951;
- A Convenção (n.º 105) sobre a abolição do trabalho forçado, 1957;
- A Convenção (n.º 111) sobre a discriminação (emprego e profissão), 1958;
- A Convenção (n.º 138) sobre a idade mínima, 1973;
- A Convenção (n.º 182) sobre as piores formas de trabalho das crianças, 1999;

Consciente de que a Organização tem como mandato fundamental promover condições de trabalho dignas; Recordando a Declaração da OIT relativa aos princípios e direitos fundamentais no trabalho, 1998;

Consciente ainda de que os marítimos são abrangidos pelas disposições de outros instrumentos da OIT e devem

usufruir das liberdades e direitos fundamentais reconhecidos a todas as pessoas;

Considerando que as atividades do setor marítimo se desenvolvem em todo o mundo e que os marítimos devem por isso beneficiar de uma proteção especial;

Tendo igualmente em conta as normas internacionais sobre a segurança dos navios, a segurança das pessoas e a qualidade da gestão dos navios estabelecidas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, emendada, e na Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, emendada, bem como as prescrições relativas à formação e às competências dos marítimos, constantes da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, emendada;

Recordando que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, estabelece um quadro jurídico geral que rege o conjunto das atividades nos mares e oceanos, que a mesma se reveste de uma importância estratégica como base da ação e cooperação nacionais, regionais e mundiais no setor marítimo e que a sua integridade deve ser preservada;

Recordando que o artigo 94.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, que define os deveres e as obrigações que incumbem ao Estado de bandeira, nomeadamente no que respeita a condições de trabalho, lotações e questões sociais a bordo de navios que arvoram a sua bandeira;

Recordando o n.º 8 do artigo 19.º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho, que dispõe que a adoção de uma convenção ou de uma recomendação por parte da Conferência ou a ratificação de uma convenção por parte de um Membro não deverá, em caso algum, afetar qualquer lei, sentença, costume ou acordo que assegure condições mais favoráveis aos trabalhadores interessados que as previstas pela convenção ou pela recomendação;

Determinada em procurar que este novo instrumento seja concebido de forma a obter a maior aceitação possível por parte dos governos, dos armadores e dos marítimos comprometidos com os princípios do trabalho digno, que seja fácil de atualizar e que possa ser aplicado e respeitado de forma efetiva;

Após ter decidido adotar diversas propostas relativas à elaboração de tal instrumento, questão que constitui o único ponto da ordem do dia da sessão;

Após ter decidido que essas propostas tomariam a forma de uma convenção internacional;

adota, neste dia 23 de fevereiro de 2006, a convenção seguinte, que será denominada Convenção do Trabalho Marítimo, 2006.

Obrigações gerais

Artigo I

1 — Qualquer Membro que ratificar a presente convenção compromete-se a cumprir plenamente as respetivas disposições, em conformidade com as prescrições do artigo VI, a fim de garantir o direito de todos os marítimos a um emprego digno.

2 — Os Membros devem cooperar entre si para garantir a aplicação efetiva e o pleno respeito da presente convenção.

Definições e âmbito de aplicação

Artigo II

1 — Para efeitos da presente convenção e salvo disposto em contrário, a expressão:

a) «Autoridade competente» designa o ministro, o serviço governamental ou qualquer outra autoridade competente para aprovar regulamentos, decretos ou outras instruções de caráter obrigatório, no domínio referido na disposição em questão e fazê-las aplicar;

b) «Declaração de conformidade do trabalho marítimo» designa a declaração referida na regra 5.1.3;

c) «Arqueação bruta» designa a arqueação bruta de um navio, calculada nos termos das disposições do anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, ou de qualquer outra convenção que a tenha substituído. Para os navios a que se aplicam as disposições transitórias de arqueação adotadas pela Organização Marítima Internacional, a arqueação bruta será a indicada na rubrica «Observações» do Certificado Internacional de Arqueação (1969);

d) «Certificado de trabalho marítimo» designa o certificado referido na regra 5.1.3;

e) «Prescrições da presente convenção» designa as disposições dos artigos, das regras e da parte A do código que são parte integrante da presente convenção;

f) «Marítimo» designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio a que se aplique a presente convenção;

g) «Contrato de trabalho marítimo» designa quer o contrato de trabalho quer as cláusulas do contrato;

h) «Serviço de recrutamento e de colocação de marítimos» designa qualquer pessoa, sociedade, instituição, agência ou outra organização do setor público ou privado que se ocupa do recrutamento de marítimos em nome de armadores ou da sua colocação ao serviço de armadores;

i) «Navio» designa qualquer embarcação que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas ou nas suas imediações ou em zonas onde se aplique uma regulamentação portuária;

j) «Armador» designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades.

2 — A presente convenção aplica-se a todos os marítimos, salvo disposição expressa em contrário.

3 — Se, para os fins da presente convenção, houver dúvidas relativamente à consideração de uma categoria de pessoas como marítimos, a questão será resolvida pela autoridade competente de cada um dos Membros, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

4 — A presente convenção aplica-se a todos os navios pertencentes a entidades públicas ou privadas habitualmente afetos a atividades comerciais, com exceção dos navios afetos à pesca ou a atividade análoga e das embarcações de construção tradicional como *dhow*s e juncos, salvo disposição expressa em contrário. A presente convenção

não se aplica a navios de guerra e a unidades auxiliares da marinha de guerra.

5 — Em caso de dúvida quanto à aplicabilidade da presente convenção a determinado navio ou categoria de navios, a questão será resolvida pela autoridade competente de cada um dos Membros, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

6 — Se a autoridade competente decidir que não é razoável nem possível, no momento presente, aplicar determinados elementos do código referido no n.º 1 do artigo VI, a algum navio ou algumas categorias de navios que arvoram a bandeira de um Membro, as referidas disposições do código não se aplicarão, desde que a questão seja regulada de outra forma pela legislação nacional, por convenções coletivas ou outras medidas. A autoridade competente não poderá tomar essa decisão sem consultar as organizações de armadores e de marítimos interessadas, e só poderá fazê-lo relativamente a navios com uma arqueação bruta inferior a 200 que não efetuem viagens internacionais.

7 — Qualquer decisão tomada por um Membro ao abrigo do disposto nos n.ºs 3, 5 ou 6 deve ser comunicada ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, que informará os Membros da Organização.

8 — Qualquer referência à «convenção» abrange igualmente as regras e o código, salvo disposição expressa em contrário.

Direitos e princípios fundamentais

Artigo III

Qualquer Membro deve verificar se as disposições da sua legislação respeitam, no contexto da presente convenção, os seguintes direitos fundamentais:

- a) A liberdade de associação e o reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva;
- b) A eliminação de qualquer forma de trabalho forçado ou obrigatório;
- c) A abolição efetiva do trabalho infantil;
- d) A eliminação da discriminação em matéria de emprego e de profissão.

Direitos em matéria de emprego e direitos sociais dos marítimos

Artigo IV

1 — Todos os marítimos têm direito a um local de trabalho seguro, em que as normas de segurança sejam respeitadas.

2 — Todos os marítimos têm direito a condições de trabalho justas.

3 — Todos os marítimos têm direito a condições de trabalho e de vida a bordo dos navios dignas.

4 — Todos os marítimos têm direito à proteção da saúde, a cuidados médicos, a medidas de bem-estar e a outras formas de proteção social.

5 — Qualquer Membro deve assegurar, nos limites da sua jurisdição, que os direitos em matéria de emprego e os direitos sociais dos marítimos, referidos nos números anteriores, sejam plenamente respeitados, de acordo com as prescrições da presente convenção. Salvo disposição em contrário, o respeito por estes direitos pode ser assegurado pela legislação nacional, pelas convenções coletivas aplicáveis, pela prática ou outras medidas.

Responsabilidade por aplicar e fazer cumprir as disposições

Artigo V

1 — Qualquer Membro aplica e faz cumprir a legislação ou outras medidas que tenha adotado para cumprir as suas obrigações nos termos da presente convenção, no que respeita aos navios e aos marítimos sob a sua jurisdição.

2 — Qualquer Membro exerce efetivamente a sua jurisdição e o seu controlo sobre os navios que arvorem a sua bandeira, dotando-se de um sistema próprio para assegurar o respeito das prescrições da presente convenção, nomeadamente mediante inspeções regulares, relatórios, medidas de acompanhamento e procedimentos legais previstos na legislação aplicável.

3 — Qualquer Membro deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira possuam um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, tal como exigido pela presente convenção.

4 — Qualquer navio a que a presente convenção se aplique pode, nos termos do direito internacional, ser submetido a inspeção por parte de qualquer Membro que não o Estado de bandeira, quando se encontrar num dos seus portos, a fim de assegurar que o mesmo cumpre as prescrições da presente convenção.

5 — Qualquer Membro exerce efetivamente a sua jurisdição e controlo sobre os serviços de recrutamento e colocação dos marítimos eventualmente existentes no seu território.

6 — Qualquer Membro deve impedir a violação das prescrições da presente convenção e, em conformidade com o direito internacional, estabelecer sanções ou exigir a adoção de medidas corretivas previstas na sua legislação, a fim de desencorajar qualquer violação.

7 — Qualquer Membro cumpre as responsabilidades assumidas nos termos da presente convenção de modo a assegurar que os navios que arvoram a bandeira de um Estado que não a tenha ratificado não beneficiem de um tratamento mais favorável do que os navios que arvoram a bandeira de qualquer Estado que a tenha ratificado.

Regras e partes A e B do código

Artigo VI

1 — As regras e as disposições da parte A do código são obrigatórias. As disposições da parte B do código não são obrigatórias.

2 — Qualquer Membro compromete-se a respeitar os direitos e princípios estabelecidos nas regras e a aplicar cada uma delas da forma indicada nas disposições correspondentes da parte A do código. Além disso, deve procurar cumprir as suas obrigações da forma prevista na parte B do código.

3 — Um Membro que não esteja em condições de aplicar os direitos e os princípios da forma indicada na parte A do código pode, salvo disposição expressa em contrário na presente convenção, aplicar as respetivas prescrições através de disposições legislativas, regulamentares ou outras que sejam substancialmente equivalentes às disposições da parte A.

4 — Estritamente para os efeitos do n.º 3 do presente artigo, qualquer lei, regulamento, convenção coletiva ou outra medida de aplicação será considerada substancial-

mente equivalente, no contexto da presente convenção, se o Membro verificar que:

a) Favorece a plena realização do objetivo e do fim geral da disposição ou das disposições em questão da parte A do código;

b) Dá efeito à disposição e disposições em questão da parte A do código.

Consulta às organizações de armadores e de marítimos

Artigo VII

As derrogações, isenções e outras medidas de aplicação flexível da presente convenção que requeiram, nos termos da mesma, a consulta às organizações de armadores e de marítimos só podem ser decididas por um Membro, caso não existam tais organizações representativas no seu território, após consulta à Comissão referida no artigo XIII.

Entrada em vigor

Artigo VIII

1 — As ratificações formais da presente convenção são comunicadas ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, para efeitos de registo.

2 — A presente convenção só obriga os Membros da Organização Internacional do Trabalho cuja ratificação tenha sido registada pelo Diretor-Geral.

3 — A convenção entrará em vigor 12 meses após o registo da ratificação de, pelo menos, 30 Membros representando, no total, pelo menos 33 % da arqueação bruta da frota mercante mundial.

4 — A convenção entrará depois em vigor, para cada Membro, 12 meses após a data de registo da sua ratificação.

Denúncia

Artigo IX

1 — Um Membro que tenha ratificado a presente convenção pode denunciá-la decorrido um período de 10 anos, após a data de entrada em vigor inicial da convenção, mediante comunicação ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, para efeitos de registo. A denúncia apenas produz efeitos um ano após ter sido registada.

2 — Qualquer Membro que, no prazo de 1 ano após o período de 10 anos mencionado no n.º 1 do presente artigo, não faça uso da faculdade de denúncia prevista ficará obrigado por um novo período de 10 anos e poderá, posteriormente, denunciar a presente convenção, no termo de cada novo período de 10 anos nas condições previstas no presente artigo.

Efeito da entrada em vigor

Artigo X

A presente convenção revê as seguintes convenções:

Convenção (n.º 7) sobre a idade mínima (trabalho marítimo), 1920;

Convenção (n.º 8) sobre indemnizações por desemprego (naufrágio), 1920;

Convenção (n.º 9) sobre colocação de marítimos, 1920;

Convenção (n.º 16) sobre o exame médico dos jovens (trabalho marítimo), 1921;

Convenção (n.º 22) sobre o contrato de trabalho dos marítimos, 1926;

Convenção (n.º 23) sobre o repatriamento dos marítimos, 1926;

Convenção (n.º 53) sobre os certificados de aptidão dos oficiais, 1936;

Convenção (n.º 54) sobre as férias remuneradas dos marítimos, 1936;

Convenção (n.º 55) sobre as obrigações do armador em caso de doença ou de acidente dos marítimos, 1936;

Convenção (n.º 56) sobre o seguro de doença dos marítimos, 1936;

Convenção (n.º 57) sobre a duração do trabalho a bordo e as lotações, 1936;

Convenção (n.º 58) sobre a idade mínima (trabalho marítimo), revista, 1936;

Convenção (n.º 68) sobre a alimentação e serviço de mesa a bordo (tripulação dos navios), 1946;

Convenção (n.º 69) sobre o diploma de aptidão profissional dos cozinheiros de bordo, 1946;

Convenção (n.º 70) sobre a segurança social dos marítimos, 1946;

Convenção (n.º 72) sobre as férias remuneradas dos marítimos, 1946;

Convenção (n.º 73) sobre o exame médico dos marítimos, 1946;

Convenção (n.º 74) sobre o certificado de aptidão de marinheiro qualificado, 1946;

Convenção (n.º 75) sobre o alojamento da tripulação a bordo, 1946;

Convenção (n.º 76) sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações, 1946;

Convenção (n.º 91) sobre as férias remuneradas dos marítimos (revista), 1949;

Convenção (n.º 92) sobre o alojamento da tripulação a bordo (revista), 1949;

Convenção (n.º 93) sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações (revista), 1949;

Convenção (n.º 109) sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações (revista), 1958;

Convenção (n.º 133) sobre o alojamento da tripulação a bordo (disposições complementares), 1970;

Convenção (n.º 134) sobre a prevenção de acidentes (marítimos), 1970;

Convenção (n.º 145) sobre a continuidade do emprego (marítimos), 1976;

Convenção (n.º 146) sobre as férias anuais remuneradas (marítimos), 1976;

Convenção (n.º 147) sobre a marinha mercante (normas mínimas), 1976;

Protocolo de 1996 relativo à Convenção (n.º 147) sobre a marinha mercante (normas mínimas), 1976;

Convenção (n.º 163) sobre o bem-estar dos marítimos, 1987;

Convenção (n.º 164) sobre a proteção da saúde e os cuidados médicos (marítimos), 1987;

Convenção (n.º 165) sobre a segurança social dos marítimos (revista), 1987;

Convenção (n.º 166) sobre o repatriamento dos marítimos (revista), 1987;

Convenção (n.º 178) sobre a inspeção do trabalho (marítimos), 1996;

Convenção (n.º 179) sobre o recrutamento e a colocação dos marítimos, 1996;

Convenção (n.º 180) sobre a duração do trabalho dos marítimos e as lotações dos navios, 1996.

Funções de depositário

Artigo XI

1 — O Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho notificará todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho do registo de todas as ratificações, aceitação e denúncias que lhe forem comunicadas de acordo com a presente convenção.

2 — Quando as condições mencionadas no n.º 3 do artigo VIII tiverem sido preenchidas, o Diretor-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização para a data em que a presente convenção entrará em vigor.

Artigo XII

O Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho comunicará ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para efeitos de registo, nos termos do artigo 102.º da Carta das Nações Unidas, informações completas sobre todas as ratificações, aceitação e denúncias registadas de acordo com a presente convenção.

Comissão tripartida especial

Artigo XIII

1 — O Conselho de Administração do Secretariado Internacional do Trabalho acompanha permanentemente a aplicação da presente convenção por intermédio de uma comissão por si criada e dotada de competência especial no domínio das normas do trabalho marítimo.

2 — Para tratar questões decorrentes da presente convenção, esta comissão é composta por dois representantes designados pelo governo de cada um dos Membros que tenham ratificado a presente convenção e por representantes dos armadores e dos marítimos designados pelo Conselho de Administração após consulta à comissão paritária marítima.

3 — Os representantes governamentais dos Membros que não tenham ainda ratificado a presente convenção podem participar nos trabalhos da comissão, mas sem direito de voto sobre as questões relativas à convenção. O Conselho de Administração pode convidar outras organizações ou entidades a fazerem-se representar por observadores na Comissão.

4 — Os direitos de voto dos representantes dos armadores e dos representantes dos marítimos na comissão são ponderados de modo que cada um destes dois grupos detenha metade dos direitos de voto de que dispõe o conjunto dos governos representados na reunião e autorizados a votar.

Emendas à presente convenção

Artigo XIV

1 — A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho pode adotar emendas a qualquer disposição da presente convenção, nos termos do artigo 19.º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho e dos regulamentos e procedimentos da Organização relativos à adoção de convenções. Podem também ser adotadas emendas ao código, nos termos dos procedimentos estabelecidos no artigo XV.

2 — O texto das referidas emendas será comunicado para ratificação aos Membros cujos instrumentos de ratificação da presente convenção tenham sido registados antes da sua adoção.

3 — O texto da convenção emendada será enviado aos outros Membros da Organização, para ratificação, nos termos do artigo 19.º da Constituição.

4 — Considerar-se-á que uma emenda foi aceite na data em que tenham sido registados os instrumentos de ratificação da referida emenda ou, consoante o caso, os instrumentos de ratificação da convenção emendada de, pelo menos, 30 Membros, representando pelo menos 33 % da arqueação bruta da frota mercante mundial.

5 — Qualquer emenda adotada nos termos do artigo 19.º da Constituição só terá força obrigatória para os Membros da Organização cuja ratificação tenha sido registada pelo Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho.

6 — Para os Membros referidos no n.º 2 do presente artigo, uma emenda entra em vigor 12 meses após a data de aceitação referida no n.º 4 do presente artigo, ou 12 meses após a data de registo do respetivo instrumento de ratificação, se esta data for posterior.

7 — Sem prejuízo do disposto no n.º 9, para os Membros referidos no n.º 3 do presente artigo, a convenção emendada entrará em vigor 12 meses após a data de aceitação referida no n.º 4 do presente artigo, ou 12 meses após a data de registo do respetivo instrumento de ratificação se esta data for posterior.

8 — Para os Membros cuja ratificação da convenção tenha sido registada antes da adoção de uma emenda e que não tenham ratificado esta, a presente convenção manter-se-á em vigor sem a emenda em questão.

9 — Qualquer Membro cujo instrumento de ratificação da presente convenção tenha sido registado após a adoção da emenda, mas antes da data referida no n.º 4 do presente artigo, pode especificar, em declaração anexa ao dito instrumento, que ratifica a convenção mas não a emenda. Se o instrumento de ratificação for acompanhado de tal declaração, a convenção entrará em vigor, para o Membro em questão, 12 meses após a data de registo do instrumento de ratificação. Se este não for acompanhado de declaração, ou se for registado na data ou após a data referida no n.º 4, a convenção entrará em vigor, para o Membro em questão, 12 meses após esta data; a partir da entrada em vigor da convenção emendada, em conformidade com o n.º 7 do presente artigo, a emenda terá força obrigatória para o Membro em questão, salvo disposto em contrário da mesma emenda.

Emendas ao código

Artigo XV

1 — O código pode ser emendado, quer segundo o procedimento enunciado no artigo XIV, quer, salvo disposição expressa em contrário, segundo o procedimento descrito no presente artigo.

2 — Qualquer emenda ao código pode ser proposta ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho pelo governo de um Membro da Organização, pelo grupo dos representantes dos armadores ou pelo grupo dos representantes dos marítimos nomeados para a comissão referida no artigo XIII. Uma emenda proposta por um governo deve ter sido proposta ou apoiada por, pelo menos, cinco governos de Membros que tenham ratificado a convenção

ou pelo grupo dos representantes dos armadores ou dos marítimos mencionados.

3 — Após ter verificado que a proposta de emenda preenche as condições estabelecidas no n.º 2 do presente artigo, o Diretor-Geral comunica-a, de imediato, com qualquer observação ou sugestão considerada oportuna, a todos os Membros da Organização, convidando-os a transmitir-lhe as suas observações ou sugestões relativamente a essa proposta, num prazo de seis meses ou no prazo, compreendido entre três e nove meses, determinado pelo Conselho de Administração.

4 — Findo o prazo referido no n.º 3 do presente artigo, a proposta, acompanhada de um resumo das observações ou sugestões feitas nos termos do referido número, é apresentada à comissão para exame no âmbito de uma reunião. Uma emenda será considerada adotada:

a) Se, pelo menos, metade dos governos dos Membros que tenham ratificado a presente convenção estiverem representados na reunião em que a proposta seja examinada;

b) Se uma maioria de, pelo menos, dois terços dos membros da Comissão votarem a favor da emenda; e

c) Se essa maioria reunir, pelo menos, metade dos votos dos membros governamentais, metade dos votos dos representantes dos armadores e metade dos votos dos representantes dos marítimos inscritos na reunião quando a proposta for submetida a votação.

5 — Uma emenda adotada nos termos das disposições do n.º 4 do presente artigo é apresentada na sessão seguinte da Conferência para aprovação. Para ser aprovada, deve reunir uma maioria de dois terços dos votos dos delegados presentes. Se não se atingir esta maioria, a emenda será reenviada para a comissão para que esta a reexamine, se assim o pretender.

6 — O Diretor-Geral notifica as emendas aprovadas pela Conferência a cada um dos Membros cujo instrumento de ratificação da presente convenção tenha sido registado antes da data da referida aprovação. Esses Membros são a seguir designados como os «Membros que já ratificaram a convenção». A notificação que recebam faz referência ao presente artigo, sendo-lhes concedido um prazo para exprimirem formalmente o seu desacordo. Este prazo será de dois anos a partir da data de notificação exceto se, ao aprovar a emenda, a Conferência estabelecer um prazo diferente, que será, pelo menos, de um ano. Uma cópia da notificação será entregue, para informação, aos outros Membros da Organização.

7 — Uma emenda aprovada pela Conferência será considerada como tendo sido aceite salvo se, antes de terminado o prazo estabelecido, mais de 40 % dos Membros que ratificaram a convenção, representando, pelo menos, 40 % da arqueação bruta da frota mercante mundial dos Membros que ratificaram a convenção, exprimirem formalmente o seu desacordo junto do Diretor-Geral.

8 — Uma emenda considerada como tendo sido aceite entrará em vigor seis meses após o termo do prazo estabelecido para todos os Membros que já ratificaram a convenção, exceto para aqueles que tenham manifestado formalmente o seu desacordo, nos termos do disposto no n.º 7 do presente artigo, e que não tenham retirado esse desacordo nos termos do disposto no n.º 11. Contudo:

a) Antes de terminado o prazo estipulado, qualquer Membro que já tenha ratificado a convenção pode informar

o Diretor-Geral que só ficará obrigado à emenda quando tiver comunicado expressamente a sua aceitação;

b) Antes da data de entrada em vigor da emenda, qualquer Membro que já tenha ratificado a convenção pode informar o Diretor-Geral que não aplicará esta emenda durante um período determinado.

9 — Uma emenda que seja objeto da notificação mencionada na alínea a) do n.º 8 do presente artigo entra em vigor, para o Membro que tenha comunicado a sua aceitação, seis meses após a data em que comunicar a aceitação da emenda ao Diretor-Geral ou na data de entrada em vigor inicial da emenda, se esta for posterior.

10 — O período referido na alínea b) do n.º 8 do presente artigo não deverá exceder um ano a partir da data de entrada em vigor da emenda, nem prolongar-se para além do período mais longo estabelecido pela Conferência no momento em que aprovar a emenda.

11 — Um Membro que tenha manifestado formalmente o seu desacordo relativamente a uma dada emenda pode retirá-lo a qualquer momento. Se o Diretor-Geral receber a notificação desta retirada após a entrada em vigor da referida emenda, esta entrará em vigor, para o Membro, seis meses após a data de registo da referida notificação.

12 — Após a entrada em vigor de uma emenda, a convenção só pode ser ratificada na sua forma emendada.

13 — Na medida em que um certificado de trabalho marítimo respeite a questões abrangidas por uma emenda à convenção que entrou em vigor:

a) Um Membro que tenha aceite a emenda não é obrigado a estender o benefício da convenção relativo aos certificados de trabalho marítimo emitidos a navios que arvoram a bandeira de um outro Membro que:

i) Tenha manifestado formalmente o seu desacordo relativamente à emenda, nos termos do n.º 7 do presente artigo, e não o tenha retirado; ou

ii) Tenha informado, nos termos da alínea a) do n.º 8 do presente artigo, que a sua aceitação da emenda fica dependente de posterior notificação expressa da sua parte e que não a tenha aceite;

b) Um Membro que tenha aceite a emenda deve estender os benefícios da convenção, no que respeita aos certificados emitidos, a navios que arvoram a bandeira de outro Membro que tenha informado, nos termos da alínea b) do n.º 8 do presente artigo, que não aplicará a emenda durante um período determinado de acordo com o n.º 10 do presente artigo.

Textos que fazem fé

Artigo XVI

As versões francesa e inglesa do texto da presente convenção fazem igualmente fé.

Nota Explicativa sobre as Regras e o Código da Convenção do Trabalho Marítimo

1 — A presente nota, que não faz parte integrante da convenção do trabalho marítimo, tem em vista facilitar a leitura da mesma.

2 — A convenção é composta por três partes distintas, mas ligadas entre si, a saber, os artigos, as regras e o código.

3 — Os artigos e as regras estabelecem os direitos e princípios fundamentais, bem como obrigações fundamentais dos Membros que ratificaram a convenção. Os artigos e as regras só podem ser emendados pela Conferência, ao abrigo do artigo 19.º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho (v. artigo XIV da convenção).

4 — O código indica o modo de aplicação das regras. É composto por uma parte A (normas obrigatórias) e uma parte B (princípios orientadores não obrigatórios). O código pode ser emendado segundo o procedimento simplificado descrito no artigo XV da convenção. Uma vez que este contém indicações detalhadas sobre o modo de aplicação das disposições, as emendas eventualmente feitas não deverão reduzir o alcance geral dos artigos e das regras.

5 — As disposições das regras e do código estão agrupadas nos cinco títulos seguintes:

Título 1: Condições mínimas exigidas para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios;

Título 2: Condições de trabalho;

Título 3: Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa;

Título 4: Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social;

Título 5: Cumprimento e aplicação das disposições.

6 — Cada título contém grupos de disposições relativas a um direito ou um princípio (ou a uma medida de aplicação no título 5), com uma numeração correspondente. Assim, o primeiro grupo do título 1 inclui a regra 1.1, a norma A1.1 e o princípio orientador B1.1 (relativo à idade mínima).

7 — A convenção tem três objetivos subjacentes:

a) Estabelecer (nos artigos e regras) um conjunto sólido de direitos e princípios;

b) Proporcionar aos Membros (graças às disposições do código) uma grande flexibilidade na forma como aplicam estes princípios e direitos;

c) Assegurar, através do título 5, que os princípios e os direitos sejam corretamente respeitados e aplicados.

8 — A flexibilidade de aplicação resulta essencialmente de dois elementos: o primeiro é a faculdade atribuída a cada Membro, se necessário (n.º 3 do artigo VI), de cumprir as prescrições detalhadas da parte A do Código, através de medidas globalmente equivalentes no conjunto (conforme definido no n.º 4 do artigo VI).

9 — O segundo elemento de flexibilidade reside nas prescrições obrigatórias de um grande número de disposições da parte A, que são enunciadas de um modo muito genérico, proporcionando uma maior latitude quanto às medidas precisas a adotar a nível nacional. Nestes casos, são fornecidas orientações para o cumprimento das mesmas, na parte B do código, não obrigatória. Assim, os Membros que tenham ratificado a convenção podem verificar o tipo de medidas que lhes podem ser solicitadas por força da obrigação geral estabelecida na parte A, bem como as medidas que não serão necessariamente exigidas. Por exemplo, a norma A4.1 determina que todos os navios devem permitir um acesso rápido aos medicamentos necessários aos cuidados médicos a bordo [alínea b) do n.º 1] e que todos os navios «devem dispor de uma farmácia a bordo» [alínea a) do n.º 4]. Para cumprir de boa-fé esta obrigação, não basta manifestamente ter uma farmácia a bordo de cada navio. O princípio orientador B4.1.1 (n.º 4) inclui a indicação mais precisa do que é necessário para

garantir que o conteúdo da farmácia seja corretamente armazenado, utilizado e mantido.

10 — Os Membros que tenham ratificado a convenção não ficam vinculados aos princípios orientadores indicados e, conforme especificado no título 5 relativo ao controlo pelo Estado do porto, as inspeções só incidirão sobre as prescrições pertinentes (artigos, regras e normas da parte A). Contudo, os Membros têm a obrigação, nos termos do n.º 2 do artigo VI, de assegurar devidamente o cumprimento das suas responsabilidades ao abrigo da parte A do código, da forma indicada na parte B. Se, tendo em devida consideração os princípios orientadores relevantes, um Membro decidir adotar disposições diferentes que garantam o armazenamento, utilização e manutenção adequados do conteúdo da farmácia, retomando o exemplo anteriormente citado, tal como exigido pela norma constante da parte A, então tal é aceitável. Todavia, se seguirem os princípios orientadores da parte B, os Membros em questão, tal como os órgãos do BIT incumbidos de controlar a aplicação das convenções internacionais do trabalho, podem estar certos, sem necessidade de uma análise mais aprofundada, de que as disposições adotadas pelos Membros são adequadas para cumprir as obrigações enunciadas na parte A.

As Regras e o Código

Título 1. Condições mínimas necessárias para o trabalho dos marítimos a bordo de um navio

Regra 1.1 — Idade mínima

Objetivo: assegurar que nenhuma pessoa que não tenha a idade mínima trabalhe a bordo de um navio.

1 — Nenhuma pessoa com idade inferior à idade mínima pode ser empregada ou contratada ou trabalhar a bordo de um navio.

2 — A idade mínima, no momento da entrada em vigor inicial da presente convenção, é de 16 anos.

3 — É exigida uma idade mínima mais elevada nos casos especificados no código.

Norma A1.1 — Idade mínima

1 — É proibido o emprego, ou a contratação ou o trabalho a bordo de um navio de qualquer pessoa com menos de 16 anos de idade.

2 — É proibida a prestação de trabalho noturno a marítimos com menos de 18 anos. Para efeitos da presente norma, o termo «noite» é definido de acordo com a legislação e a prática nacionais. O mesmo abrange um período de, pelo menos, nove horas consecutivas, com início o mais tardar à meia-noite e terminando, no mínimo, às cinco horas da manhã.

3 — A autoridade competente pode autorizar derrogações ao estrito cumprimento da restrição ao trabalho noturno, sempre que:

a) A formação efetiva dos marítimos envolvidos no quadro de programas e planos de estudos estabelecidos possa ficar comprometida; ou

b) A natureza particular da tarefa ou um programa de formação reconhecido exija que os marítimos visados pela derrogação trabalhem à noite e a autoridade decida, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, que esse trabalho não prejudicará a sua saúde e o seu bem-estar.

4 — É proibido o emprego, ou a contratação ou o trabalho de marítimos com menos de 18 anos quando o trabalho for suscetível de comprometer a sua saúde ou a sua segurança. Os tipos de trabalho em questão serão determinados pela legislação nacional ou pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, de acordo com as normas internacionais aplicáveis.

Princípio orientador B1.1 — Idade mínima

1 — Quando da regulamentação das condições de trabalho e de vida, os Membros deveriam dar especial atenção às necessidades dos jovens com menos de 18 anos.

Regra 1.2 — Certificado médico

Objetivo: assegurar que todos os marítimos estão clinicamente aptos para exercer as respetivas funções no mar.

1 — Nenhum marítimo pode trabalhar a bordo de um navio sem possuir um certificado médico que ateste que ele está clinicamente apto para exercer as respetivas funções.

2 — Só serão admitidas exceções nos casos especificados no código.

Norma A1.2 — Certificado médico

1 — A autoridade competente deve exigir que, antes de iniciarem o serviço a bordo de um navio, os marítimos possuam um certificado médico válido, a atestar que estão clinicamente aptos para as funções que irão exercer no mar.

2 — Para que os certificados médicos traduzam fielmente o estado de saúde dos marítimos relativamente às funções que irão exercer, a autoridade competente determina, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, e tendo devidamente em conta as diretivas internacionais aplicáveis mencionadas na parte B do Código, a natureza do exame médico e do certificado correspondente.

3 — A presente norma aplica-se sem prejuízo da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978, revista (STCW). O certificado médico emitido de acordo com as prescrições da STCW deve ser aceite pela autoridade competente para efeitos da regra 1.2. O certificado médico que cumpra substancialmente estas prescrições, no caso dos marítimos não abrangidos pela STCW, deve ser igualmente aceite.

4 — O certificado médico deve ser emitido por um médico devidamente qualificado ou, no caso de certificado relativo apenas à visão, por uma pessoa reconhecida pela autoridade competente como sendo qualificada para a emissão de tais certificados. Os médicos devem beneficiar de uma total independência profissional no que respeita aos procedimentos do exame médico.

5 — Em caso de recusa de emissão de um certificado ou de limitação imposta à sua aptidão para o trabalho, nomeadamente em termos de duração, de domínio de atividade ou de zona geográfica, os marítimos podem fazer-se examinar de novo por outro médico independente ou por um árbitro médico independente.

6 — O certificado médico indica nomeadamente que:

a) A audição e a visão do interessado, bem como a perceção das cores, no caso de pessoas a contratar para tarefas em relação às quais a aptidão para o trabalho possa ser diminuída pelo daltonismo, são todas satisfatórias;

b) O interessado não tem qualquer problema médico que possa ser agravado pelo serviço no mar, torná-lo inapto

para esse serviço ou pôr em perigo a saúde de outras pessoas a bordo.

7 — Sem prejuízo de um período mais curto exigido pela natureza das funções a exercer pelo interessado ou por força da STCW:

a) O certificado médico é válido por um período máximo de dois anos, a menos que o marítimo tenha idade inferior a 18 anos, caso em que o período máximo de validade será de um ano;

b) O certificado relativo à perceção das cores é válido por um período máximo de seis anos.

8 — Em casos de urgência, a autoridade competente pode autorizar um marítimo a trabalhar sem certificado médico válido até ao porto de escala seguinte onde lhe possa ser emitido um certificado médico por parte de um médico qualificado, desde que:

a) O período de validade desta autorização não seja superior a três meses;

b) O interessado esteja na posse de um certificado médico que tenha caducado em data recente.

9 — Se o período de validade do certificado expirar no decorrer de uma viagem, o certificado é válido até ao porto de escala seguinte onde o marítimo possa obter um certificado médico por parte de um médico qualificado, desde que este período não seja superior a três meses.

10 — Os certificados médicos dos marítimos que trabalham a bordo de navios que efetuem normalmente viagens internacionais devem ser, pelo menos, emitidos em inglês.

Princípio orientador B1.2 — Certificado médico

Princípio orientador B1.2.1 — Diretivas internacionais

1 — A autoridade competente, os médicos, os examinadores, os armadores, os representantes dos marítimos e todas as outras pessoas interessadas na realização das visitas médicas destinadas a determinar a aptidão física dos futuros marítimos e dos marítimos em atividade deverão seguir as Orientações OIT/OMS para a realização de Exames Médicos, Iniciais e Periódicos a Marítimos, incluindo qualquer versão posterior, e todas as outras diretivas internacionais aplicáveis, publicadas pela Organização Internacional do Trabalho, a Organização Marítima Internacional ou a Organização Mundial de Saúde.

Regra 1.3 — Formação e qualificação

Objetivo: assegurar que os marítimos têm formação ou qualificação para o exercício das suas funções a bordo dos navios.

1 — Para trabalhar a bordo de um navio, um marítimo deve ter tido uma formação, ser titular de um certificado de aptidão ou estar qualificado a qualquer outro título para exercer as suas funções.

2 — Os marítimos só devem ser autorizados a trabalhar a bordo de um navio se tiverem concluído com aproveitamento um curso de formação sobre segurança pessoal a bordo de navios.

3 — As formações e certificados que estejam em conformidade com os instrumentos obrigatórios adotados pela

Organização Marítima Internacional cumprem as prescrições dos n.ºs 1 e 2 da presente regra.

4 — Qualquer Membro que, no momento em que ratificar a presente convenção, esteja obrigado pelas disposições da Convenção (n.º 74) sobre o certificado de aptidão de marítimo qualificado, 1946, deve continuar a cumprir as obrigações decorrentes deste instrumento, exceto se a Organização Marítima Internacional tiver adotado e caso tenham entrado em vigor disposições de carácter obrigatório relativas a esta matéria ou até que tal se verifique, ou até que tenham decorrido cinco anos a partir da entrada em vigor da presente convenção, de acordo com o n.º 3 do artigo VIII, conforme a data que ocorrer primeiro.

Regra 1.4 — Recrutamento e colocação

Objetivo: assegurar que os marítimos têm acesso a um sistema eficiente e bem regulamentado de recrutamento e colocação de marítimos.

1 — Todos os marítimos devem ter acesso a um sistema eficiente, adequado e transparente para encontrar, gratuitamente, um emprego a bordo de um navio.

2 — Os serviços de recrutamento e colocação dos marítimos que operam no território de um Membro devem agir em conformidade com as normas estabelecidas no código.

3 — Qualquer Membro deve exigir, no que respeita a marítimos que trabalham a bordo de navios que arvoram a sua bandeira, que os armadores que utilizam serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos em países ou territórios em que a presente convenção não se aplique se certifiquem de que esses serviços cumprem as prescrições enunciadas no código.

Norma A1.4 — Recrutamento e colocação

1 — Qualquer Membro que disponha de um serviço público de recrutamento e colocação de marítimos deve assegurar que este serviço seja gerido de forma a proteger e promover os direitos dos marítimos em matéria de emprego, tal como enunciados na presente convenção.

2 — Quando os serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos cujo objeto principal seja o recrutamento e a colocação de marítimos, ou que recrutem e coloquem um número significativo de marítimos, operam no território de um Membro, só podem exercer a sua atividade ao abrigo de um sistema normalizado de licenciamento, ou certificação ou qualquer outra forma de regulamentação. Tal sistema só pode ser estabelecido, modificado ou substituído após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas. Em caso de dúvida sobre a aplicação da presente convenção a um serviço privado de recrutamento e colocação, a questão será regulada pela autoridade competente de cada Membro, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas. Convém não incentivar uma proliferação excessiva destes serviços privados de recrutamento e colocação.

3 — As disposições do n.º 2 da presente norma aplicam-se também, na medida em que a autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, as considere adequadas, a serviços de recrutamento e colocação assegurados por uma organização de marítimos no território de um Membro para fornecer marítimos que sejam nacionais desse Membro a navios

que arvorem a sua bandeira. Os serviços a que se refere este número são os que preencham as seguintes condições:

a) O serviço de recrutamento e colocação seja gerido de acordo com uma convenção coletiva celebrada entre essa organização e um armador;

b) A organização de marítimos e o armador sejam estabelecidos no território do Membro;

c) O Membro disponha de uma legislação nacional ou um procedimento para autorizar ou registar a convenção coletiva que permita a exploração do serviço de recrutamento e colocação;

d) O serviço de recrutamento e colocação seja gerido de acordo com a lei e existam medidas comparáveis às previstas no n.º 5 da presente norma para proteger e promover os direitos dos marítimos em matéria de emprego.

4 — Nada na presente norma ou na regra 1.4 tem por efeito:

a) Impedir um Membro de assegurar um serviço público gratuito de recrutamento e colocação de marítimos, no quadro de uma política que vise responder às necessidades dos marítimos e dos armadores, quer esse serviço faça parte do serviço público de emprego aberto a todos os trabalhadores e empregadores quer atue em coordenação com este último;

b) Impor a um Membro a obrigação de estabelecer no seu território um sistema de gestão de serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos.

5 — Qualquer Membro que adote o sistema mencionado no n.º 2 da presente norma deve, pelo menos, através da legislação e regulamentação ou outras medidas:

a) Proibir os serviços de recrutamento e colocação de marítimos de recorrer a meios, mecanismos ou listas para impedir ou dissuadir os marítimos de obter um emprego para o qual possuam as qualificações necessárias;

b) Proibir que seja exigido o pagamento de honorários ou outros custos aos marítimos, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, para o recrutamento, a colocação ou a obtenção de um emprego, além do custo que os marítimos devem assumir para obter o certificado médico nacional obrigatório, o certificado profissional nacional e o passaporte ou outro documento pessoal de viagem semelhante, não incluindo o custo dos vistos que deve ficar a cargo do armador;

c) Assegurar que os serviços de recrutamento e colocação de marítimos que operam no seu território:

i) Têm à disposição, para efeitos de inspeção por parte da autoridade competente, um registo atualizado de todos os marítimos recrutados ou colocados por seu intermédio;

ii) Se certificam de que, antes da contratação ou no decurso do processo de contratação, os marítimos são informados dos direitos e obrigações decorrentes do seu contrato de trabalho, e que são adotadas as disposições necessárias para que os marítimos possam examinar o seu contrato de trabalho antes e depois da sua assinatura, assim como para que lhes seja entregue um exemplar do contrato;

iii) Verificam que os marítimos recrutados ou colocados por seu intermédio possuem as qualificações e os documentos necessários para o emprego em questão e que os contratos de trabalho marítimo estão em conformidade com a legislação e qualquer convenção coletiva aplicável ao contrato;

iv) Se certificam de que o armador tem, na medida do possível, meios para evitar que os marítimos sejam abandonados em porto estrangeiro;

v) Examinam todas as queixas relativas às suas atividades, dando-lhes resposta, e avisam a autoridade competente das queixas para as quais não foi encontrada solução;

vi) Implementam um sistema de proteção, sob a forma de seguro ou outra medida equivalente adequada, para indemnizar os marítimos que sofram perdas pecuniárias pelo facto de o serviço de recrutamento e colocação ou o armador não ter cumprido as obrigações devidas por força do contrato de trabalho.

6 — A autoridade competente supervisiona e controla de perto todos os serviços de recrutamento e colocação de marítimos que operam no território do Membro em questão. As licenças, certificados, ou outras autorizações que permitem gerir um serviço privado no território só são atribuídas ou renovadas após verificação de que o serviço de recrutamento e colocação preenche as condições previstas pela legislação nacional.

7 — A autoridade competente deve assegurar que existem mecanismos e procedimentos apropriados para, se necessário, investigar as queixas relativas às atividades dos serviços de recrutamento e colocação de marítimos, envolvendo, se necessário, os representantes dos armadores e dos marítimos.

8 — Qualquer Membro deve, na medida do possível, informar os seus nacionais acerca dos problemas que podem resultar do recrutamento para um navio que arvore a bandeira de um Estado que não tenha ratificado a presente convenção, até ficar estabelecido que serão aplicadas normas equivalentes às estabelecidas por esta convenção. As medidas tomadas para este efeito pelo Membro que ratificar a presente convenção não devem contrariar o princípio da livre circulação de trabalhadores estabelecido em tratados de que os dois Estados possam ser partes.

9 — Qualquer Membro deve exigir que os armadores de navios que arvoram a sua bandeira e utilizam serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos em países ou territórios aos quais não se aplica a presente convenção assegurem, na medida do possível, que os referidos serviços respeitam as prescrições da presente norma.

10 — Nada na presente norma tem por efeito limitar as obrigações e responsabilidades dos armadores ou de algum Membro relativamente aos navios que arvoram a sua bandeira.

Princípio orientador B1.4 — Recrutamento e colocação

Princípio orientador B1.4.1 — Linhas de orientação organizacionais e operacionais

1 — No cumprimento das suas obrigações, de acordo com o n.º 1 da norma A1.4, a autoridade competente deveria ter em vista o seguinte:

a) Tomar as medidas necessárias para promover uma cooperação eficaz entre os serviços de recrutamento e colocação de marítimos, quer sejam públicos ou privados;

b) Na elaboração dos programas de formação de marítimos que a bordo tenham responsabilidades no âmbito da segurança da navegação e da prevenção da poluição, ter em consideração, com a participação dos armadores, dos marítimos e das entidades formadoras envolvidas, as necessidades do setor marítimo, aos níveis nacional e internacional;

c) Adotar disposições adequadas com vista à cooperação das organizações representativas de armadores e de marítimos na organização e no funcionamento dos serviços públicos de recrutamento e colocação de marítimos, caso existam;

d) Determinar, tendo em devida consideração o respeito pela privacidade e a necessidade de proteger a confidencialidade, as condições em que os dados pessoais dos marítimos podem ser tratados pelos serviços de recrutamento e colocação de marítimos, incluindo a recolha, conservação, cruzamento e comunicação desses dados a terceiros;

e) Dispor de um mecanismo de recolha e análise de informações pertinentes sobre o mercado de trabalho marítimo, incluindo a oferta atual e previsível de marítimos para trabalhar como membros de uma tripulação, classificados por idade, sexo, categoria e qualificações, bem como sobre as necessidades do setor, sendo a recolha de dados sobre a idade ou o sexo admissível apenas para efeitos estatísticos ou se estes forem utilizados no âmbito de um programa com vista a prevenir a discriminação baseada na idade ou no sexo;

f) Assegurar que o pessoal responsável pela supervisão dos serviços públicos e privados de recrutamento e colocação de marítimos que, a bordo, têm responsabilidades no âmbito da segurança da navegação e da prevenção da poluição tenha formação adequada, tendo adquirido inclusive uma experiência comprovada de serviço no mar, e que possua um conhecimento adequado do setor marítimo, incluindo os instrumentos internacionais marítimos sobre a formação, a certificação e as normas do trabalho;

g) Elaborar normas operacionais e adotar códigos de conduta e de práticas éticas para os serviços de recrutamento e colocação de marítimos;

h) Supervisionar o sistema de licenciamento ou de certificação no âmbito de um sistema de normas de qualidade.

2 — Na instituição do sistema mencionado no n.º 2 da norma A1.4, qualquer Membro deveria ponderar exigir que os serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos no seu território adotem e mantenham práticas de funcionamento que possam ser verificadas. Estas práticas de funcionamento para os serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos e, na medida em que sejam aplicáveis, para os serviços públicos de recrutamento e colocação de marítimos deveriam incidir sobre os seguintes pontos:

a) Os exames médicos, os documentos de identificação dos marítimos e todas as outras formalidades que estes devem satisfazer para obter um emprego;

b) Manutenção, respeitando a privacidade e confidencialidade, de registos completos e detalhados dos marítimos abrangidos pelo seu sistema de recrutamento e colocação, os quais deveriam incluir, no mínimo, as seguintes informações:

i) As qualificações dos marítimos;

ii) Os registos dos respetivos serviços;

iii) Os dados pessoais pertinentes para o emprego;

iv) Os dados médicos pertinentes para o emprego;

c) A atualização de listas dos navios aos quais os serviços de recrutamento e colocação fornecem marítimos e a garantia de que existe um meio de contactar esses serviços a qualquer momento, em caso de urgência;

d) Os procedimentos próprios para assegurar que os serviços de recrutamento e colocação de marítimos, ou o seu pessoal, não explorem os marítimos quando estes forem contratados para bordo de determinado navio ou determinada companhia;

e) Os procedimentos adequados para reduzir os riscos de exploração dos marítimos decorrentes de eventuais adiantamentos por conta da retribuição ou qualquer outra transação financeira concluída entre o armador e os marítimos e tratada pelos serviços de recrutamento e colocação;

f) A necessidade de dar a conhecer de forma clara as despesas que os marítimos deveriam eventualmente ter a seu cargo durante o recrutamento;

g) A necessidade de assegurar que os marítimos sejam informados de todas as condições especiais aplicáveis ao trabalho para que vão ser contratados, bem como das políticas adotadas pelo armador no que respeita ao seu emprego;

h) Os procedimentos estabelecidos para tratar os casos de incompetência ou de indisciplina, de acordo com os princípios de equidade, a legislação e a prática nacionais e, se for o caso, as convenções coletivas;

i) Os procedimentos adequados para assegurar, na medida do possível, que todos os certificados e documentos obrigatórios apresentados pelos marítimos para obter um emprego estão atualizados e não foram obtidos fraudulentamente e que as referências profissionais são verificadas;

j) Os procedimentos adequados para assegurar que os pedidos de informação ou de aconselhamento formulados pelas pessoas próximas dos marítimos quando estes estão a bordo são tratados sem demora, diligentemente e sem custos;

k) A verificação de que as condições de trabalho a bordo dos navios em que os marítimos são colocados estão em conformidade com as convenções coletivas aplicáveis celebradas entre um armador e uma organização representativa de marítimos e, em princípio, a colocação de marítimos apenas em armadores que ofereçam condições de trabalho conformes com a legislação ou as convenções coletivas aplicáveis.

3 — A cooperação internacional entre os Membros e as organizações interessadas poderia ser incentivada, nomeadamente no que respeita:

a) A troca sistemática de informações sobre o setor e o mercado de trabalho marítimos, numa base bilateral, regional e multilateral;

b) A troca de informações sobre a legislação do trabalho marítimo;

c) A harmonização das políticas, dos métodos de trabalho e da legislação reguladora do recrutamento e da colocação de marítimos;

d) A melhoria dos procedimentos e das condições de recrutamento e colocação dos marítimos no plano internacional;

e) A planificação da mão-de-obra, tendo em conta a oferta e a procura de marítimos e as necessidades do setor marítimo.

Título 2. Condições de trabalho

Regra 2.1 — Contrato de trabalho marítimo

Objetivo: assegurar aos marítimos um contrato de trabalho marítimo equitativo.

1 — As condições de trabalho de um marítimo são definidas ou mencionadas num contrato redigido em termos claros, com força obrigatória, e devem ser conformes com as normas enunciadas no código.

2 — O contrato de trabalho marítimo deve ser aprovado pelo marítimo em condições tais que o interessado tenha a oportunidade de examinar as suas cláusulas e condições, de pedir conselho a este propósito e de as aceitar livremente antes de assinar.

3 — Na medida em que a legislação e a prática do Membro o permitam, entende-se que o contrato de trabalho marítimo inclui as convenções coletivas aplicáveis.

Norma A2.1 — Contrato de trabalho marítimo

1 — Qualquer Membro adota uma legislação que obrigue os navios que arvoram a sua bandeira a respeitar as seguintes prescrições:

a) A bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, os marítimos devem ter em seu poder um contrato de trabalho marítimo, assinado pelo marítimo e pelo armador ou o seu representante ou, quando não sejam assalariados, um documento que ateste a existência de um acordo ou vínculo idêntico, que lhes assegure condições de trabalho e de vida a bordo dignas, como exige a presente convenção;

b) Os marítimos que assinem um contrato de trabalho marítimo devem poder examinar o documento em causa e pedir conselho antes de o assinar e dispor de todas as outras facilidades próprias a assegurar que se vinculam livremente e estando devidamente informados dos seus direitos e responsabilidades;

c) O armador e o marítimo têm, cada um, um original assinado do contrato de trabalho marítimo;

d) São tomadas medidas para que os marítimos, incluindo o comandante do navio, possam obter a bordo, sem dificuldade, informações precisas sobre as condições do seu emprego e para que os funcionários da autoridade competente, incluindo nos portos em que o navio faça escala, possam também aceder a essas informações, incluindo a cópia do contrato de trabalho marítimo;

e) Qualquer marítimo receba um documento com o registo dos seus trabalhos a bordo do navio.

2 — Quando o contrato de trabalho marítimo for constituído por toda ou parte de uma convenção coletiva, um exemplar dessa convenção deve estar à disposição a bordo. Quando o contrato de trabalho marítimo e as convenções coletivas aplicáveis não forem redigidos em inglês, os documentos a seguir referidos devem estar à disposição em inglês, exceto em navios afetos exclusivamente a trajetos domésticos:

a) Um exemplar do contrato tipo;

b) As partes da convenção coletiva que dão lugar a inspeção pelo Estado do porto de acordo com as disposições da regra 5.2 da presente convenção.

3 — O documento referido na alínea e) do n.º 1 da presente norma não contém qualquer apreciação da qualidade do trabalho do marítimo nem qualquer indicação da sua remuneração. A legislação nacional regula a forma desse documento, as menções que tem e o modo como estas são inscritas.

4 — Qualquer Membro deve adotar legislação indicando as menções a constar em todos os contratos de trabalho marítimo regulados pelo direito nacional. O contrato de trabalho marítimo contém em todos os casos as seguintes indicações:

- a) O nome completo, a data de nascimento ou a idade e o local de nascimento do marítimo;
- b) O nome e o endereço do armador;
- c) O local e a data da celebração do contrato de trabalho marítimo;
- d) A função a que o marítimo deve ser afeto;
- e) O montante da remuneração do marítimo, ou a fórmula eventualmente utilizada para o calcular;
- f) As férias anuais, ou a fórmula eventualmente utilizada para as calcular;
- g) O termo do contrato e as condições da sua cessação, nomeadamente:
 - i) Se o contrato for celebrado por uma duração indeterminada, as condições em que cada parte o poderá denunciar e o prazo de aviso prévio, o qual não deve ser menor para o armador do que para o trabalhador;
 - ii) Se o contrato for celebrado por uma duração determinada, a data do seu termo;
 - iii) Se o contrato for celebrado para uma viagem, o porto de destino e o prazo findo o qual o contrato do marítimo termina após a chegada ao destino;
- h) As prestações em matéria de proteção da saúde e de segurança social que o armador deve assegurar ao marítimo;
- i) O direito do marítimo a repatriamento;
- j) A referência à convenção coletiva, se for o caso;
- k) Outras menções que a legislação nacional possa impor.

5 — Qualquer Membro adota legislação estabelecendo as durações mínimas dos avisos prévios dados pelos marítimos e os armadores para a cessação antecipada do contrato de trabalho marítimo. Esses prazos de avisos prévios são determinados após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas e não devem ser inferiores a sete dias.

6 — Em circunstâncias estabelecidas pela legislação nacional ou pelas convenções coletivas aplicáveis, pode ser dado um aviso prévio de duração inferior ao mínimo como justificando a cessação do contrato de trabalho com um aviso prévio mais curto ou sem aviso prévio. Ao determinar essas circunstâncias, o Membro assegura que será tomada em consideração a necessidade de o marítimo rescindir, sem penalização, o contrato de trabalho com um aviso prévio mais curto ou sem aviso prévio, por razões humanitárias ou outros motivos urgentes.

Princípio orientador B2.1 — Contrato de trabalho marítimo

Princípio orientador B2.1.1 — Registo de serviços

1 — Relativamente às informações que devem constar dos registos de serviços mencionados na alínea e) do n.º 1 da norma A2.1, todos os Membros deveriam assegurar que o documento em questão contém informações suficientes, acompanhadas da respetiva tradução para inglês, para facilitar o acesso a outro emprego ou para satisfazer as condições de serviço no mar exigidas para efeitos de progressão ou promoção. Uma cédula marítima poderá satisfazer as prescrições da alínea e) do n.º 1 desta norma.

Regra 2.2 — Retribuições

Objetivo: assegurar aos marítimos a retribuição do seu trabalho.

1 — Todos os marítimos devem receber regular e integralmente a retribuição pelo seu trabalho, de acordo com o seu contrato de trabalho.

Norma A2.2 — Retribuições

1 — Qualquer Membro deve exigir que as quantias devidas aos marítimos que trabalham a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira sejam pagas a intervalos que não excedam um mês e em conformidade com as disposições das convenções coletivas aplicáveis.

2 — Os marítimos devem receber um registo mensal dos montantes que lhes são devidos e dos que lhes foram pagos, do qual deverão constar as remunerações, os pagamentos suplementares e a taxa de câmbio aplicada se os pagamentos tiverem sido efetuados em moeda ou taxa diferente das que tiverem sido acordadas.

3 — Qualquer Membro deve exigir que o armador tome medidas, tal como as mencionadas no n.º 4 da presente norma, para que os marítimos tenham a possibilidade de fazer chegar uma parte ou a totalidade das suas remunerações às respetivas famílias, pessoas a cargo ou beneficiários legais.

4 — As medidas a tomar para assegurar que os marítimos possam fazer chegar as suas remunerações às respetivas famílias são designadamente as seguintes:

- a) Um sistema que permita aos marítimos solicitar, no início das suas funções ou no seu decurso, que uma parte das suas remunerações seja regularmente paga às respetivas famílias, por transferência bancária ou meios análogos;
- b) A obrigação de estes pagamentos serem efetuados atempada e diretamente à pessoa ou às pessoas designadas pelos marítimos.

5 — Qualquer taxa cobrada pelo serviço referido nos n.ºs 3 e 4 da presente norma deve ser de montante razoável e, salvo disposição em contrário, a taxa de câmbio aplicada deverá, de acordo com a legislação nacional, corresponder à taxa corrente do mercado ou à taxa oficial publicada e não ser desfavorável para o marítimo.

6 — Qualquer Membro que adote legislação regulando as remunerações dos marítimos deve ter em devida consideração os princípios orientadores estabelecidos na parte B do código.

Princípio orientador B2.2 — Retribuições

Princípio orientador B2.2.1 — Definições específicas

1 — Para efeitos do presente princípio orientador:

- a) «Marinheiro qualificado» designa qualquer marítimo que se considere possuir a competência profissional necessária para cumprir as tarefas cuja execução possa ser exigida a um marítimo afeto ao serviço no convés, diferentes das tarefas dos quadros profissionais ou do pessoal especializado ou de qualquer marítimo definido como tal pela legislação ou pela prática nacional ou através de uma convenção coletiva;
- b) «Retribuição ou retribuição base» designa a retribuição recebida, independentemente dos respetivos elementos, por um período normal de trabalho, excluindo o pagamento

de horas suplementares, prémios ou gratificações, subsídios, férias pagas e outras prestações complementares;

c) «Retribuição consolidada» designa a retribuição composta pela retribuição base e outras prestações relacionadas com a retribuição. A retribuição consolidada pode incluir o pagamento de todas as horas suplementares efetuadas e todas as outras prestações relacionadas com a retribuição, ou pode incluir apenas algumas prestações no caso de retribuição parcialmente consolidada;

d) «Duração do trabalho» designa o tempo durante o qual os marítimos devem estar a trabalhar para o navio;

e) «Horas suplementares» designa as horas de trabalho efetuadas para além do período normal de trabalho.

Princípio orientador B2.2.2 — Cálculo e pagamento

1 — Relativamente aos marítimos que recebam uma compensação por horas suplementares efetuadas:

a) O período normal de trabalho no mar e no porto não deveria, para efeitos de cálculo da retribuição, ser superior a oito horas por dia;

b) Para efeitos de cálculo das horas suplementares, o período normal de trabalho por semana, remunerado pela retribuição ou retribuição base deveria ser estabelecido pela legislação nacional, desde que não se encontre já estabelecido por convenções coletivas; não deveria ser superior a 48 horas; as convenções coletivas podem prever um tratamento diferente mas não menos favorável;

c) A taxa ou as taxas de compensação das horas suplementares, que deveriam ser, em todos os casos, pelo menos, 25 % superiores à taxa horária da retribuição ou retribuição base, deveriam ser determinadas pela legislação nacional ou por convenção coletiva, consoante o caso;

d) O comandante ou uma pessoa por este designada deveria manter um registo de todas as horas suplementares efetuadas; este registo deveria ser rubricado pelo marítimo a intervalos não superiores a um mês.

2 — Para os marítimos cuja retribuição é integral ou parcialmente consolidada:

a) O contrato de trabalho marítimo deveria especificar claramente o número de horas de trabalho que o marítimo deve cumprir em contrapartida da retribuição prevista, bem como todas as prestações complementares que poderiam ser devidas para além da retribuição consolidada e em que casos;

b) Quando horas suplementares são pagas como horas de trabalho, efetuadas para além das horas remuneradas pela retribuição consolidada, a taxa horária deveria ser, pelo menos, 25 % superior à taxa horária de base correspondente à duração normal do trabalho, tal como definida no n.º 1 do presente princípio orientador. O mesmo princípio deveria ser aplicado às horas suplementares remuneradas pela retribuição consolidada;

c) No que respeita à parte da retribuição integral ou parcialmente consolidada que corresponde à duração normal do trabalho, tal como definida na alínea a) do n.º 1 do presente princípio orientador, a retribuição não deveria ser inferior ao salário mínimo aplicável;

d) Relativamente aos marítimos cuja retribuição é parcialmente consolidada, os registos de todas as horas suplementares efetuadas deveriam ser mantidos e rubricados, conforme previsto na alínea d) do n.º 1 do presente princípio orientador.

3 — A legislação nacional ou as convenções coletivas poderiam prever que as horas suplementares, ou o trabalho efetuado em dia de descanso semanal ou em dias feriados sejam compensados com um período, no mínimo equivalente, de dispensa de trabalho e de presença a bordo ou com férias suplementares em vez da remuneração ou com qualquer outra compensação que possam prever.

4 — A legislação nacional adotada após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos interessadas ou, consoante o caso, as convenções coletivas deveriam ter em conta os seguintes princípios:

a) O princípio de uma retribuição igual por um trabalho de valor igual deveria ser aplicado a todos os marítimos que trabalham no mesmo navio, sem discriminação de raça, cor, sexo, religião, opinião política, ascendência nacional ou origem social;

b) O contrato de trabalho marítimo, especificando o montante ou as taxas das retribuições deveria estar disponível a bordo; o marítimo deveria ter à disposição informações sobre o montante das retribuições ou das suas taxas recebendo, pelo menos, uma cópia assinada da informação correspondente numa língua que compreenda, ou tendo uma cópia do contrato num local acessível à tripulação ou por qualquer outro meio adequado;

c) Os salários deveriam ser pagos em moeda legal, conforme os casos, por transferência bancária, cheque bancário ou postal ou ordem de pagamento;

d) No final do contrato, qualquer remuneração em dívida deveria ser paga sem demora indevida;

e) A autoridade competente deveria estabelecer sanções adequadas, ou outras medidas apropriadas, contra qualquer armador que atrase indevidamente ou não efetue o pagamento de qualquer retribuição em dívida;

f) As retribuições deveriam ser transferidas diretamente para a conta bancária designada pelo marítimo, salvo indicação em contrário do próprio, por escrito;

g) Sem prejuízo das disposições da alínea h) do presente número, o armador não deveria restringir, de forma alguma, a liberdade do marítimo de dispor da sua retribuição;

h) As deduções nas retribuições só devem ser autorizadas se:

i) Tal for expressamente previsto na legislação nacional, ou numa convenção coletiva aplicável, e se o marítimo tiver sido informado da forma considerada mais adequada pela autoridade competente das condições em que as deduções serão efetuadas;

ii) Não ultrapassarem, no total, o limite eventualmente fixado pela legislação nacional, convenções coletivas ou decisões judiciais;

i) Não deveriam ser efetuadas deduções na retribuição do marítimo com vista à obtenção ou conservação de um emprego;

j) Deveria ser proibido aplicar aos marítimos multas diferentes das autorizadas pela legislação nacional, convenções coletivas ou outras disposições;

k) A autoridade competente deveria estar habilitada para inspecionar os serviços de venda e outros serviços disponíveis a bordo, de modo a assegurar que praticam preços justos e razoáveis no interesse dos marítimos em causa;

l) Os créditos dos trabalhadores sobre as suas retribuições e outros montantes devidos a título do seu trabalho, na medida em que não estejam assegurados nos termos da Convenção Internacional sobre os Privilégios e Hipotecas

Marítimos, 1993, deveriam estar protegidos por um privilégio nos termos da Convenção (n.º 173) relativa à proteção dos créditos dos trabalhadores em caso de insolvência do empregador, 1992.

5 — Qualquer Membro deveria, após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos, instituir procedimentos para instruir as queixas relativas a todas as questões constantes do presente princípio orientador.

Princípio orientador B2.2.3 — Retribuições mínimas

1 — Sem prejuízo do princípio da livre negociação coletiva, todos os Membros deveriam, após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos, definir procedimentos de determinação de retribuições mínimas para os marítimos. As organizações representativas de armadores e de marítimos deveriam participar na aplicação desses procedimentos.

2 — Ao definir tais procedimentos e ao determinar as retribuições mínimas, dever-se-ia ter em devida consideração as normas internacionais do trabalho relativas a retribuições mínimas, bem como os seguintes princípios:

a) O nível das retribuições mínimas deveria ter em conta a natureza do trabalho marítimo, as lotações dos navios e a duração normal do trabalho dos marítimos;

b) O nível das retribuições mínimas deveria ser ajustado à evolução do custo de vida e das necessidades dos marítimos.

3 — A autoridade competente deveria assegurar:

a) Que as retribuições pagas não sejam inferiores às taxas estabelecidas, mediante um sistema de controlo e de sanções;

b) Que todos os marítimos que tenham sido remunerados a uma taxa inferior à taxa mínima possam recuperar, mediante procedimento judicial ou outro, rápido e de baixo custo, a soma em dívida.

Princípio orientador B2.2.4 — Montante mensal mínimo da retribuição ou da retribuição base dos marítimos qualificados

1 — A retribuição ou retribuição base para um mês de trabalho de um marítimo qualificado não deveria ser inferior ao montante periodicamente estabelecido pela Comissão Paritária Marítima, ou por qualquer outro órgão autorizado pelo Conselho de Administração do Secretariado Internacional do Trabalho. Por decisão do Conselho de Administração, o Diretor-Geral notificará os Membros da Organização de qualquer revisão do montante assim estabelecido.

2 — Nada no presente princípio orientador deveria ser interpretado como prejudicando os acordos entre armadores, ou as suas organizações, e as organizações marítimas, no que respeita à regulamentação das condições mínimas de trabalho, sempre que estas condições sejam reconhecidas pela autoridade competente.

Regra 2.3 — Duração do trabalho ou do descanso

Objetivo: assegurar aos marítimos a regulamentação da duração do trabalho ou do descanso.

1 — Qualquer Membro deve assegurar que a duração do trabalho ou do descanso dos marítimos seja regulamentada.

2 — Qualquer Membro deve estabelecer um número máximo de horas de trabalho ou um número mínimo de horas de descanso num dado período, de acordo com as disposições do código.

Norma A2.3 — Duração do trabalho ou do descanso

1 — Para os efeitos da presente norma:

a) «Horas de trabalho» designa o tempo durante o qual o marítimo está obrigado a efetuar um trabalho para o navio;

b) «Horas de descanso» designa o tempo que não está incluído na duração do trabalho; esta expressão não inclui as interrupções de curta duração.

2 — Nos limites indicados nos n.ºs 5 a 8 da presente norma, cada Membro deve estabelecer quer o número máximo de horas de trabalho que não deve ser ultrapassado durante um determinado período, quer o número mínimo de horas de descanso que deve ser concedido durante um determinado período.

3 — Qualquer Membro deve reconhecer que a regra sobre a duração do trabalho para os marítimos, tal como para os outros trabalhadores, é de oito horas, com um dia de descanso por semana, mais o descanso correspondente aos dias feriados. Contudo, nada impede um Membro de adotar disposições com vista a autorizar ou registar uma convenção coletiva que estabeleça horários normais de trabalho dos marítimos numa base não menos favorável que a referida regra.

4 — Para definir as normas nacionais, cada Membro deve ter em consideração os perigos provocados pela fadiga excessiva dos marítimos, nomeadamente daqueles cujas tarefas têm impacto na segurança da navegação e na segurança das operações do navio.

5 — Os limites das horas de trabalho ou de descanso devem ser estabelecidos do seguinte modo:

a) O número máximo de horas de trabalho não deve ultrapassar:

i) 14 horas em cada período de 24 horas;

ii) 72 horas em cada período de sete dias; ou

b) O número mínimo de horas de descanso não deve ser inferior a:

i) 10 horas em cada período de 24 horas;

ii) 77 horas em cada período de sete dias.

6 — As horas de descanso não podem ser divididas em mais de dois períodos, devendo um destes ter uma duração mínima de pelo menos seis horas, e o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso não deve ultrapassar 14 horas.

7 — As reuniões, os exercícios de combate a incêndio e de evacuação e os exercícios determinados pela legislação nacional e pelos instrumentos internacionais devem desenrolar-se de forma a evitar ao máximo perturbar os períodos de descanso e a não provocar fadiga.

8 — O marítimo que esteja de prevenção, por exemplo quando a casa das máquinas não tiver presença humana, deve beneficiar de um período de descanso compensatório adequado se a duração normal do seu descanso for perturbada por chamadas de serviço.

9 — Se não existir convenção coletiva ou decisão arbitral, ou se a autoridade competente decidir que as disposi-

ções da convenção coletiva ou da decisão arbitral são insuficientes no que respeita aos n.ºs 7 e 8 da presente norma, a autoridade competente deve estabelecer disposições que assegurem aos marítimos um descanso suficiente.

10 — Qualquer Membro deve impor a afixação, em local de fácil acesso, de um quadro com menção da organização do trabalho a bordo, que deve indicar, no mínimo, para cada função:

- a) O horário de trabalho a navegar e em porto;
- b) O número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso prescrito pela legislação nacional ou em convenções coletivas aplicáveis.

11 — O quadro referido no n.º 10 da presente norma deve ser estabelecido de acordo com um modelo normalizado redigido na língua ou línguas de trabalho do navio, bem como em inglês.

12 — Qualquer Membro deve exigir a manutenção dos registos das horas diárias de trabalho ou de descanso dos marítimos, para que seja possível verificar o cumprimento dos n.ºs 5 a 11 da presente norma. Estes registos devem ter um modelo normalizado definido pela autoridade competente, tendo em conta as diretivas disponíveis da Organização Internacional do Trabalho, ou qualquer modelo normalizado definido pela Organização. Os mesmos devem ser redigidos nas línguas indicadas no n.º 11 da presente norma. O marítimo deve receber um exemplar dos registos que lhes dizem respeito, rubricados pelo comandante ou por alguém por ele autorizado, bem como pelo marítimo.

13 — Nada nos n.ºs 5 e 6 da presente norma impede um Membro de adotar uma legislação nacional ou um procedimento que permita à autoridade competente autorizar ou registar convenções coletivas que prevejam derrogações aos limites estabelecidos. Essas derrogações devem, na medida do possível, estar em conformidade com as disposições da presente norma, mas podem ter em conta períodos de licença mais frequentes ou mais longos, ou a concessão de licenças compensatórias aos marítimos de quarto ou que trabalham a bordo de navios afetos a viagens de curta duração.

14 — Nada na presente norma afeta o direito de o comandante de um navio exigir de um marítimo as horas de trabalho necessárias para garantir a segurança imediata do navio, das pessoas a bordo ou da carga, ou para socorrer outros navios ou pessoas em dificuldade no mar. Se necessário, o comandante poderá suspender os horários de trabalho ou de descanso e exigir que um marítimo efetue as horas de trabalho necessárias até à normalização da situação. Desde que tal seja possível e após a normalização da situação, o comandante deve procurar que o marítimo que tenha efetuado um trabalho durante o seu período de descanso, segundo o horário normal, beneficie de um período de descanso adequado.

Princípio orientador B2.3 — Duração do trabalho ou do descanso

Princípio orientador B2.3.1 — Jovens marítimos

1 — As seguintes disposições deveriam aplicar-se a todos os jovens marítimos menores de 18 anos, tanto no mar como no porto:

- a) O horário de trabalho não deveria exceder 8 horas por dia nem 40 horas por semana, e os interessados não deveriam efetuar horas suplementares exceto se isso for inevitável por motivos de segurança;

- b) Deveria ser concedida uma pausa suficiente para cada uma das refeições e deveria ser concedida uma pausa de, pelo menos, uma hora para a refeição principal;

- c) Deveria ser assegurado um descanso de 15 minutos, logo que possível após um período de trabalho de duas horas.

2 — A título excepcional, as disposições do n.º 1 do presente princípio orientador poderão não ser aplicadas quando:

- a) Não for possível conciliá-las com o serviço de quartos dos jovens marítimos no convés, na casa das máquinas, no serviço geral ou sempre que o trabalho organizado por turnos não o permita;

- b) A formação efetiva dos jovens marítimos, segundo programas e planos de estudos estabelecidos, possa ficar comprometida.

3 — Tais exceções deveriam ser registadas, com indicação dos motivos e assinadas pelo comandante.

4 — O n.º 1 do presente princípio orientador não dispensa os jovens marítimos da obrigação geral, imposta a todos os marítimos, de trabalhar em qualquer situação de urgência, de acordo com as disposições do n.º 14 da norma A2.3.

Regra 2.4 — Direito a férias

Objetivo: assegurar aos marítimos um período de férias adequado.

1 — Qualquer Membro deve exigir que os marítimos empregados em navios que arvoram a sua bandeira tenham direito a férias anuais remuneradas nas condições exigidas, de acordo com as disposições do código.

2 — Devem ser concedidas aos marítimos permissões para ir a terra, por motivos de saúde e bem-estar, desde que compatíveis com as exigências práticas da sua função.

Norma A2.4 — Direito a férias

1 — Qualquer Membro deve adotar legislação que determine as normas mínimas de férias anuais aplicáveis aos marítimos contratados para navios que arvoram a sua bandeira, tendo em devida consideração as necessidades especiais dos marítimos em matéria de férias.

2 — Sem prejuízo de disposições de qualquer convenção coletiva ou de legislação que prevejam um modo de cálculo adequado, tendo em consideração as necessidades específicas dos marítimos nesta matéria, as férias anuais pagas devem ser calculadas com base num mínimo de 2,5 dias de calendário por cada mês de trabalho. O modo de cálculo do período de trabalho é fixado pela autoridade competente ou pelos procedimentos próprios de cada país. As ausências ao trabalho justificadas não devem ser consideradas como dias de férias anuais.

3 — É proibido qualquer acordo que implique a renúncia ao direito a férias anuais pagas pelo período mínimo definido na presente norma, exceto nos casos previstos pela autoridade competente.

Princípio orientador B2.4 — Direito a férias

Princípio orientador B2.4.1 — Cálculo do direito

1 — Nos termos determinados pela autoridade competente ou de acordo com os procedimentos próprios de cada país, todos os períodos de trabalho prestado para além dos

previstos no contrato de trabalho marítimo deveriam ser considerados como períodos de trabalho.

2 — Nos termos determinados pela autoridade competente ou estabelecidos em convenção coletiva aplicável, as ausências ao trabalho para participar em cursos de formação profissional marítima aprovados ou por motivos designadamente de doença, acidente ou maternidade, deveriam ser consideradas período de trabalho.

3 — O nível de remuneração durante as férias anuais deveria ser o da remuneração normal do marítimo, de acordo com o estabelecido pela legislação nacional ou pelo contrato de trabalho marítimo aplicável. No caso de marítimos empregados por períodos inferiores a um ano ou de cessação do contrato de trabalho, a remuneração das férias deveria ser calculada proporcionalmente.

4 — Não deveriam ser considerados nas férias anuais pagas:

a) Os dias feriados oficiais e usuais reconhecidos como tal no Estado de bandeira, quer ocorram ou não no período de férias anuais pagas;

b) Os períodos de incapacidade para o trabalho resultantes de doença, acidente ou de maternidade, nas condições determinadas pela autoridade competente ou de acordo com os procedimentos próprios de cada país;

c) As permissões temporárias para ir a terra concedidas aos marítimos durante o contrato de trabalho;

d) As licenças compensatórias de qualquer natureza, nas condições determinadas pela autoridade competente ou de acordo com os procedimentos próprios de cada país.

Princípio orientador B2.4.2 — Gozo de férias anuais

1 — O período em que o marítimo goza férias deveria ser determinado pelo armador após consulta e, na medida do possível, com o acordo dos marítimos interessados ou dos seus representantes, salvo se for estabelecido por via regulamentar, por convenção coletiva, por decisão arbitral ou qualquer outro meio em conformidade com a prática nacional.

2 — Os marítimos deveriam, em princípio, ter direito a gozar as suas férias anuais no local onde possuem ligações efetivas, ou seja, em regra, o local para o qual têm o direito a ser repatriados. Não deveria ser exigido aos marítimos, sem o seu consentimento, que gozem as férias anuais a que têm direito noutra local, exceto por aplicação das disposições do contrato de trabalho marítimo ou da legislação nacional.

3 — Os marítimos que forem obrigados a gozar as férias anuais quando se encontram num local diferente do autorizado pelo n.º 2 do presente princípio orientador, deveriam ter direito a transporte gratuito até ao local de contratação ou de recrutamento, consoante o que estiver mais próximo do seu domicílio; as despesas de subsistência e outras despesas diretamente relacionadas com esta viagem deveriam ficar a cargo do armador e o tempo de viagem não deveria ser deduzido ao período de férias anuais pagas a que têm direito.

4 — Os marítimos em gozo de férias anuais só deveriam ser chamados em caso de extrema urgência e com o seu consentimento.

Princípio orientador B2.4.3 — Fracionamento e acumulação

1 — O fracionamento das férias anuais pagas ou a acumulação das férias adquiridas num ano com um período de férias posterior pode ser autorizado pela autoridade

competente ou de acordo com os procedimentos próprios de cada país.

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente princípio orientador e salvo acordo em contrário entre o armador e os marítimos interessados, o período de férias anuais pagas recomendado pelo presente princípio orientador deveria consistir num período ininterrupto.

Princípio orientador B2.4.4 — Jovens marítimos

1 — Deveria considerar-se a adoção de medidas específicas para qualquer marítimo menor de 18 anos que tenha trabalhado seis meses ou um período inferior, ao abrigo de uma convenção coletiva ou de um contrato de trabalho marítimo, sem ter gozado férias a bordo de um navio que viaje para o estrangeiro, que não tenha regressado ao país do seu domicílio durante esse período e que não venha a regressar nos três meses de viagem subsequentes. Tais medidas poderiam consistir no direito ao repatriamento para o local do país do seu domicílio onde foi efetuado o contrato, sem custos para o próprio, com a finalidade de gozar as férias acumuladas durante a viagem.

Regra 2.5 — Repatriamento

Objetivo: assegurar aos marítimos a possibilidade de regresso a casa.

1 — Os marítimos têm o direito de ser repatriados sem custos, nos casos e nas condições especificados no código.

2 — Qualquer Membro deve exigir que os navios que arvoram a sua bandeira disponham de uma garantia financeira com vista a assegurar o repatriamento dos marítimos, de acordo com o código.

Norma A2.5 — Repatriamento

1 — Qualquer Membro deve assegurar que os marítimos embarcados em navios que arvoram a sua bandeira têm o direito de ser repatriados nas situações seguintes:

a) Se o contrato de trabalho marítimo cessar quando os interessados se encontram no estrangeiro;

b) Se o contrato de trabalho marítimo cessar:

i) Por iniciativa do armador;

ii) Por iniciativa do marítimo, por razões justificadas;

c) Se o marítimo já não estiver em condições de exercer as funções previstas pelo contrato de trabalho marítimo, ou se não for possível pedir-lhe para as exercer em circunstâncias específicas.

2 — Qualquer Membro deve assegurar que haja disposições adequadas na sua legislação, ou outras medidas, ou nas convenções coletivas que prescrevam:

a) Os casos em que os marítimos têm direito ao repatriamento, de acordo com as alíneas b) e c) do n.º 1 da presente norma;

b) A duração máxima dos períodos de embarque findos os quais os marítimos têm direito ao repatriamento; estes períodos devem ser inferiores a 12 meses;

c) A concretização dos direitos específicos a conceder pelo armador em matéria de repatriamento, incluindo os destinos do repatriamento, o meio de transporte, as despesas a cargo daquele e outras medidas que o armador tenha de tomar.

3 — Qualquer Membro deve proibir o armador de exigir ao marítimo, no início do seu trabalho, um adiantamento para cobrir as despesas do repatriamento e, igualmente, de descontar as despesas de repatriamento na remuneração ou outros direitos do marítimo, exceto se o interessado tiver sido considerado, de acordo com a legislação nacional, outras disposições ou as convenções coletivas aplicáveis, culpado de incumprimento grave das obrigações relativas ao seu trabalho.

4 — A legislação nacional não deve prejudicar o direito de o armador de ser ressarcido dos custos de repatriamento com base em acordos contratuais com terceiros.

5 — Se um armador não adotar as medidas necessárias para o repatriamento de um marítimo que a ele tenha direito, ou se não assumir os respetivos custos:

a) A autoridade competente do Estado de bandeira deve organizar o repatriamento do marítimo; se este não o fizer, o Estado a partir de cujo território o marítimo deve ser repatriado ou o Estado de que é nacional pode organizar o repatriamento e ser ressarcido dos custos do mesmo pelo Estado de bandeira;

b) O Estado de bandeira poderá recuperar junto do armador os custos decorrentes do repatriamento do marítimo;

c) Os custos de repatriamento não devem, em caso algum, ficar a cargo do marítimo, salvo nas situações previstas no n.º 3 da presente norma.

6 — Tendo em consideração os instrumentos internacionais aplicáveis, incluindo a Convenção Internacional sobre Arresto de Navios, de 1999, um Membro que tenha pago os custos do repatriamento, de acordo com as disposições do código, poderá deter ou solicitar a detenção dos navios do armador em questão até que o reembolso seja efetuado de acordo com as disposições do n.º 5 da presente norma.

7 — Qualquer Membro deve facilitar o repatriamento dos marítimos que trabalhem a bordo de navios que escalem os seus portos, ou atravessem as suas águas territoriais ou interiores, bem como a sua substituição a bordo.

8 — Em especial, um Membro não deve recusar a um marítimo o direito de ser repatriado devido à situação financeira do armador, ou por este se encontrar impossibilitado de substituir o interessado ou recusar fazê-lo.

9 — Qualquer Membro deve exigir que os navios que arvoram a sua bandeira tenham a bordo e à disposição dos marítimos uma cópia das disposições nacionais aplicáveis ao repatriamento, em língua apropriada.

Princípio orientador B2.5 — Repatriamento

Princípio orientador B2.5.1 — Condições do direito ao repatriamento

1 — Todo o marítimo deveria ter o direito de ser repatriado:

a) No caso previsto na alínea a) do n.º 1 da norma A2.5, no final do período de aviso prévio dado em conformidade com as disposições do contrato de trabalho marítimo;

b) Nos casos previstos nas alíneas b) e c) do n.º 1 da norma A2.5:

i) Em caso de doença ou acidente, ou qualquer outro motivo de ordem médica, que exija o repatriamento de um marítimo quando este for reconhecido como clinicamente apto para viajar;

ii) Em caso de naufrágio;

iii) Quando o armador já não esteja em condições de cumprir as suas obrigações legais ou contratuais de empregador, relativamente ao marítimo, por motivo de insolvência, venda do navio, alteração do registo do navio ou qualquer outra razão análoga;

iv) No caso de um navio se dirigir para uma zona de guerra, tal como definida pela legislação nacional ou pelo contrato de trabalho marítimo, para a qual o marítimo não aceite dirigir-se;

v) Em caso de cessação ou de suspensão do emprego do marítimo, de acordo com uma decisão arbitral ou uma convenção coletiva ou em caso de cessação do emprego por qualquer outro motivo semelhante.

2 — Para estabelecer a duração máxima dos períodos de embarque a bordo, no termo dos quais o marítimo tem direito ao repatriamento, de acordo com o presente código, dever-se-ia ter em consideração fatores que afetem o ambiente de trabalho do marítimo. Cada Membro deveria, na medida do possível, esforçar-se por reduzir esta duração em função das mudanças e da evolução da tecnologia e poderia orientar-se pelas recomendações da Comissão Paritária Marítima sobre esta matéria.

3 — De acordo com a norma A2.5, os custos a cargo do armador em caso de repatriamento deveriam incluir, no mínimo:

a) A viagem até ao destino escolhido para o repatriamento, conforme o disposto no n.º 6 do presente princípio orientador;

b) O alojamento e a alimentação do marítimo desde o momento em que deixar o navio até chegar ao destino do repatriamento;

c) A remuneração e as indemnizações desde o momento em que o marítimo deixar o navio até chegar ao destino do repatriamento, se tal estiver previsto na legislação nacional ou em convenções coletivas;

d) O transporte de 30 kg de bagagem pessoal do marítimo até ao destino do repatriamento;

e) O tratamento médico, se necessário, até que o estado de saúde do marítimo lhe permita viajar até ao destino do repatriamento.

4 — O tempo de espera para o repatriamento e a duração da viagem não deveriam ser deduzidos ao período de férias pagas a que o marítimo tem direito.

5 — O armador deveria continuar a suportar os custos do repatriamento até que o marítimo tenha desembarcado num destino fixado de acordo com o presente código, ou até que obtenha um emprego adequado a bordo de um navio que se dirija para um desses destinos.

6 — Qualquer Membro deveria prever que o armador tenha a responsabilidade de organizar o repatriamento por meios adequados e céleres. O transporte aéreo deveria ser o meio normal de transporte. O Membro deveria prever os destinos para os quais os marítimos podem ser repatriados. Estes destinos deveriam incluir os países com os quais os marítimos têm ligações efetivas reconhecidas, incluindo:

a) O local onde o marítimo aceitou ser contratado;

b) O local estipulado por convenção coletiva;

c) O país de residência do marítimo;

d) Qualquer outro local acordado entre as partes no momento da contratação.

7 — O marítimo deveria ter o direito de escolher, de entre os destinos previstos, o local para o qual pretende ser repatriado.

8 — O direito ao repatriamento pode cessar se o marítimo interessado não o solicitar num prazo razoável definido pela legislação nacional ou pelas convenções coletivas.

Princípio orientador B2.5.2 — Aplicação pelos Membros

1 — Deveria ser prestada toda a assistência prática possível ao marítimo a aguardar repatriamento num porto estrangeiro e, se o repatriamento tardar, a autoridade competente do porto estrangeiro deveria assegurar que o representante consular ou o representante local do Estado de bandeira e do Estado de nacionalidade do marítimo ou do Estado da residência, consoante seja mais apropriado, sejam imediatamente informados.

2 — Qualquer Membro deveria assegurar especialmente que sejam tomadas medidas adequadas:

a) Para que qualquer marítimo empregado num navio que arvora a bandeira de um país estrangeiro seja repatriado quando tenha desembarcado num porto estrangeiro por motivos que não sejam da sua responsabilidade:

- i) Quer para o porto onde foi contratado;
- ii) Quer para um porto do Estado da sua nacionalidade ou da sua residência, consoante seja mais apropriado;
- iii) Quer para qualquer outro porto acordado entre o interessado e o comandante ou o armador, com a aprovação da autoridade competente ou ao abrigo de outras garantias adequadas;

b) Para que qualquer marítimo empregado num navio que arvora a bandeira de um país estrangeiro receba cuidados médicos e assistência quando tiver desembarcado num porto estrangeiro por motivo de doença ou acidente sofrido ao serviço do navio que não resulte de falta intencional da sua parte.

3 — Se o marítimo menor de 18 anos, após ter estado ao serviço de um navio por um período mínimo de quatro meses na sua primeira viagem ao estrangeiro, não estiver apto para a vida no mar, o mesmo deveria ter a possibilidade de ser repatriado, sem custos para o próprio, do primeiro porto de escala que lhe convenha em que haja serviços consulares do Estado de bandeira do navio ou do Estado da nacionalidade ou de residência do jovem marítimo. O repatriamento efetuado nas condições referidas, bem como os seus motivos, deveriam ser comunicados às autoridades que emitiram o documento que permitiu o embarque do jovem marítimo.

Regra 2.6 — Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou naufrágio

Objetivo: assegurar que os marítimos são indemnizados em caso de perda do navio ou de naufrágio.

1 — Os marítimos têm o direito a uma indemnização adequada em caso de lesão, perda ou desemprego decorrente da perda do navio ou de naufrágio.

Norma A2.6 — Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou naufrágio

1 — Qualquer Membro deve adotar disposições para que, em caso de perda do navio ou naufrágio, o armador

pague a cada marítimo a bordo uma indemnização para fazer face ao desemprego resultante da perda ou do naufrágio.

2 — As disposições do n.º 1 da presente norma não devem prejudicar outros direitos dos marítimos reconhecidos pela legislação nacional do Membro em apreço, em caso de perdas ou lesões resultantes da perda ou naufrágio do navio.

Princípio orientador B2.6 — Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou naufrágio

Princípio orientador B2.6.1 — Cálculo da indemnização por desemprego

1 — A indemnização por desemprego resultante da perda do navio ou do naufrágio deveria ser paga por todos os dias do período efetivo de desemprego do marítimo, à taxa da remuneração a pagar em virtude do contrato de trabalho, mas o montante total da indemnização a pagar a cada marítimo poderá ser limitado a dois meses de remuneração.

2 — Qualquer Membro deveria assegurar que os marítimos possam recorrer, para reclamar estas indemnizações, aos mesmos procedimentos legais de que dispõem para reclamar remunerações em atraso ganhas durante o tempo de serviço.

Regra 2.7 — Lotações

Objetivo: assegurar que os marítimos trabalham a bordo de navios com uma lotação suficiente para garantir a eficiência e a segurança das operações dos navios.

1 — Qualquer Membro deve exigir que todos os navios que arvoram a sua bandeira estejam dotados de um número suficiente de marítimos a bordo para garantir a segurança e a eficiência das operações do navio, com a devida atenção à segurança em qualquer circunstância, tendo em conta a preocupação de evitar a fadiga dos marítimos bem como a natureza e as condições especiais da viagem.

Norma A2.7 — Lotações

1 — Qualquer Membro deve exigir que todos os navios que arvoram a sua bandeira estejam dotados de um número suficiente de marítimos a bordo para garantir a segurança e a eficiência das operações do navio, com a devida atenção à segurança. Todos os navios devem ter a bordo uma tripulação suficiente, em número e em qualidade, para garantir a segurança do navio e do seu pessoal, independentemente das condições de operação, de acordo com o documento que especifica a lotação mínima de segurança ou qualquer outro documento equivalente previsto pela autoridade competente, de forma a dar cumprimento às normas da presente convenção.

2 — Ao determinar, aprovar ou rever a lotação de um navio, a autoridade competente deve ter em conta a necessidade de evitar ou reduzir durações de trabalho excessivas, para assegurar um descanso suficiente e limitar a fadiga, bem como os princípios enunciados sobre estas matérias nos instrumentos internacionais aplicáveis, nomeadamente os da Organização Marítima Internacional.

3 — Ao determinar as lotações, a autoridade competente deve ter em conta todas as prescrições da regra 3.2 e da norma A3.2 sobre a alimentação e o serviço de mesa.

Princípio orientador B2.7 — Lotações

Princípio orientador B2.7.1 — Resolução de conflitos

1 — Qualquer Membro deveria instituir ou verificar a existência de um procedimento eficaz para instruir e resolver as queixas ou conflitos relativos à lotação de um navio.

2 — As organizações de armadores e de marítimos deveriam participar no funcionamento deste procedimento, com ou sem outras pessoas ou autoridades.

Regra 2.8 — Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos

Objetivo: promover o desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais, bem como das oportunidades de emprego dos marítimos.

1 — Qualquer Membro deve adotar políticas nacionais com vista a promover o emprego no setor marítimo e a encorajar a organização das carreiras e o desenvolvimento das aptidões profissionais, bem como a melhoria das oportunidades de emprego dos marítimos domiciliados no seu território.

Norma A2.8 — Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos

1 — Qualquer Membro deve adotar políticas nacionais próprias para encorajar o desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais, bem como as oportunidades de emprego dos marítimos, para que o setor marítimo seja dotado de uma mão-de-obra estável e competente.

2 — As políticas mencionadas no n.º 1 da presente norma têm por objetivo ajudar os marítimos a reforçar as suas competências, qualificações e oportunidades de emprego.

3 — Qualquer Membro deve, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas estabelecer objetivos claros em matéria de orientação, educação e formação profissionais dos marítimos cujas funções a bordo do navio estão essencialmente relacionadas com a segurança das operações e da navegação do navio, inclusive em matéria de formação contínua.

Princípio orientador B2.8 — Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos

Princípio orientador B2.8.1 — Medidas para promover o desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais, bem como as oportunidades de emprego dos marítimos

1 — As medidas a tomar para atingir os objetivos enunciados na norma A2.8 poderiam ser, nomeadamente, as seguintes:

a) Acordos sobre o desenvolvimento das carreiras e sobre a formação celebrados com um armador ou uma organização de armadores;

b) Disposições para a promoção do emprego, através do estabelecimento e da manutenção de registos ou listas, por categorias, de marítimos qualificados;

c) A promoção de oportunidades, a bordo e em terra, de aperfeiçoamento profissional dos marítimos, a fim de desenvolver as suas aptidões profissionais e de os dotar de competências transversais, para lhes permitir encontrar e manter um trabalho digno, melhorar as perspetivas de emprego de cada um e permitir a adaptação à evolução

da tecnologia e das condições do mercado de trabalho no setor marítimo.

Princípio orientador B2.8.2 — Registo dos marítimos

1 — Quando o emprego dos marítimos se basear em registos ou listas, estes deveriam incluir todas as categorias profissionais de marítimos, na forma determinada pela legislação ou a prática nacionais ou pelas convenções coletivas.

2 — Os marítimos inscritos em tais registos ou listas deveriam ter prioridade na contratação para a navegação.

3 — Os marítimos inscritos em tais registos ou listas deveriam manter-se disponíveis para o trabalho na forma determinada pela legislação ou a prática nacionais ou pelas convenções coletivas.

4 — Na medida em que a legislação nacional o permita, o número de trabalhadores inscritos em tais registos e listas deveria ser periodicamente revisto, a fim de ser determinado a um nível correspondente às necessidades do setor marítimo.

5 — Quando se torne necessário reduzir o número de trabalhadores inscritos em tais registos ou listas, deveriam ser adotadas todas as medidas úteis para prevenir ou minorar os efeitos prejudiciais para os marítimos, tendo em conta a situação económica e social do país.

Título 3. Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa

Regra 3.1 — Alojamento e lazer

Objetivo: assegurar que os marítimos dispõem de alojamento e de locais de lazer dignos a bordo.

1 — Qualquer Membro deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira forneçam e mantenham, para os marítimos que trabalham e vivem a bordo, alojamento e locais de lazer dignos, para promover a sua saúde e bem-estar.

2 — As prescrições do código que aplicam a presente regra referentes à construção e ao equipamento dos navios só se aplicam a navios construídos à data ou após a data de entrada em vigor da presente convenção para o Membro em apreço. Aos navios construídos antes desta data, as disposições relativas à construção e ao equipamento dos navios enunciadas na convenção n.º 92 relativa ao alojamento da tripulação a bordo (revista), 1949, e a convenção n.º 133 relativa ao alojamento da tripulação a bordo (disposições complementares), 1970, devem continuar a aplicar-se, na medida em que eram já aplicáveis antes dessa data, por força da legislação ou da prática do Membro em apreço. Considera-se que um navio foi construído na data em que a sua quilha foi colocada ou quando a sua construção esteje num estádio equivalente.

3 — Salvo disposição expressa em contrário, qualquer prescrição resultante de uma emenda ao código relativa ao alojamento e aos locais de lazer dos marítimos deve aplicar-se apenas aos navios construídos na data ou após a data de entrada em vigor da emenda para o Membro em causa.

Norma A3.1 — Alojamento e lazer

1 — Qualquer Membro deve adotar uma legislação que exija que os navios que arvoram a sua bandeira:

a) Respeitem as normas mínimas necessárias para assegurar que os alojamentos colocados à disposição dos

marítimos que trabalham ou vivem a bordo são seguros, dignos e estão em conformidade com as disposições pertinentes da presente norma;

b) Sejam submetidos a inspeções com vista a assegurar o cumprimento inicial e permanente destas normas.

2 — Para a elaboração e aplicação da legislação relativa à presente norma, a autoridade competente deve, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas:

a) Ter em conta a regra 4.3 e as disposições correspondentes do código relativas à proteção da saúde e da segurança, bem como à prevenção de acidentes, à luz das necessidades específicas dos marítimos que vivem e trabalham a bordo dos navios;

b) Tomar devidamente em consideração os princípios orientadores estabelecidos na parte B do código.

3 — As inspeções prescritas pela regra 5.1.4 devem ser efetuadas:

a) No momento do registo inicial do navio ou da renovação do registo;

b) Em caso de alteração substancial do alojamento dos marítimos a bordo do navio.

4 — A autoridade competente deve dar especial atenção à aplicação das disposições da presente convenção relativas:

a) À dimensão dos camarotes e outros espaços de alojamento;

b) Aos sistemas de aquecimento e ventilação;

c) Ao ruído e vibrações, bem como a outros fatores ambientais;

d) Às instalações sanitárias;

e) À iluminação;

f) À enfermaria.

5 — A autoridade competente de qualquer Membro deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira cumpram, no que respeita ao alojamento e locais de lazer a bordo, as normas mínimas previstas nos n.ºs 6 a 17 da presente norma.

6 — No que diz respeito às disposições gerais relativas ao alojamento:

a) Em todos os locais destinados ao alojamento de marítimos, a altura do espaço livre deve ser suficiente; não deve ser inferior a 203 cm nos locais destinados ao alojamento dos marítimos a fim de assegurar uma total liberdade de movimentos; a autoridade competente pode autorizar a redução, dentro de certos limites, da altura do espaço livre na totalidade ou em parte do espaço destes locais, se considerar que esta redução:

i) É razoável;

ii) Não prejudica o conforto dos marítimos;

b) Os alojamentos devem ser convenientemente isolados;

c) Em navios, que não sejam de passageiros, tal como definido nas alíneas e) e f) da regra 2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, revista (Convenção SOLAS), os camarotes devem estar situados acima da linha de carga, a meio do navio

ou à popa do navio, salvo em casos excecionais em que podem estar situados à proa, por não ser possível instalá-los noutra local tendo em conta o tipo de navio, as suas dimensões ou o serviço a que se destina, mas nunca à frente da antepara de colisão;

d) Em navios de passageiros e em navios especiais construídos de acordo com as disposições do Código de Segurança para Navios para Fim Específico, 1983, OMI e versões posteriores (adiante designados como «navios especiais»), a autoridade competente pode, sem prejuízo de que sejam adotadas disposições adequadas no que respeita à iluminação e à ventilação, permitir que os camarotes sejam instalados abaixo da linha de carga, mas nunca imediatamente por baixo dos corredores de serviço;

e) Os camarotes não devem abrir diretamente para os compartimentos de carga, sala das máquinas, cozinhas, paióis, lavandarias ou instalações sanitárias comuns. As anteparas que separam estes locais dos camarotes e as anteparas exteriores devem ser devidamente construídas com aço, ou com qualquer outro material aprovado, e devem ser estanques à água e ao gás;

f) Os materiais utilizados para construir as anteparas interiores, painéis e revestimentos, pavimentos e junções devem ser adaptados à sua utilização e assegurar um ambiente saudável;

g) Os alojamentos devem ser bem iluminados e devem estar previstos dispositivos suficientes para o escoamento das águas;

h) As instalações previstas para alojamento, lazer e serviço de mesa devem estar em conformidade com as prescrições da regra 4.3 e as disposições correspondentes do código relativas à proteção da saúde e da segurança, bem como à prevenção dos acidentes, com respeito pela prevenção do risco de exposição a níveis nocivos de ruído e de vibrações e a outros fatores ambientes bem como a substâncias químicas presentes a bordo dos navios, para proporcionar aos marítimos um ambiente de trabalho e de vida aceitável a bordo.

7 — No que respeita à ventilação e ao aquecimento:

a) Os camarotes e os refeitórios devem ser devidamente ventilados;

b) Todos os navios, exceto os que operam regularmente em zonas onde o clima temperado não o exija, devem estar equipados com um sistema de climatização dos alojamentos dos marítimos, da cabina de rádio e de qualquer centro de controlo das máquinas;

c) A ventilação de todas as instalações sanitárias deve fazer-se diretamente para o ar livre, independentemente de qualquer outra parte dos alojamentos;

d) Deve existir um sistema adequado de aquecimento, salvo a bordo dos navios que operam exclusivamente em climas tropicais.

8 — No que respeita às disposições sobre iluminação, sem prejuízo de acordos especiais eventualmente permitidos a bordo dos navios de passageiros, os camarotes e os refeitórios devem ser iluminados com luz natural e dotados de uma iluminação artificial adequada.

9 — Sempre que forem necessários camarotes a bordo dos navios, aplicam-se as seguintes prescrições:

a) Em navios que não sejam de passageiros, cada marítimo deve dispor de um camarote individual; em navios com uma arqueação bruta inferior a 3000 ou em navios

especiais, a autoridade competente pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, autorizar exceções a esta regra;

b) Devem ser disponibilizados camarotes separados para homens e mulheres;

c) Os camarotes devem ser de dimensão adequada e estar equipados de forma a assegurar um conforto razoável e a facilitar a sua manutenção;

d) Cada marítimo deve dispor, em qualquer circunstância, de um beliche próprio;

e) As dimensões interiores dos beliches não devem ser inferiores a 198 cm por 80 cm;

f) A área por ocupante dos camarotes dos marítimos com um só beliche não deve ser inferior a:

i) 4,5 m² em navios com uma arqueação bruta inferior a 3000;

ii) 5,5 m² em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 3000 e inferior a 10 000;

iii) 7 m² em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 10 000;

g) Contudo, para permitir equipar os camarotes de um só beliche a bordo de navios com uma arqueação bruta inferior a 3000, de navios de passageiros e navios especiais, a autoridade competente pode autorizar uma área mais reduzida;

h) Em navios com uma arqueação bruta inferior a 3000, que não sejam navios de passageiros ou navios especiais, os camarotes podem ser ocupados por dois marítimos no máximo. A área destes camarotes não deve ser inferior a 7 m²;

i) A bordo de navios de passageiros e de navios especiais, a área dos camarotes dos marítimos que não exerçam funções de oficial não deve ser inferior a:

i) 7,5 m² para camarotes de duas pessoas;

ii) 11,5 m² para camarotes de três pessoas;

iii) 14,5 m² para camarotes de quatro pessoas;

j) Em navios especiais, os camarotes podem ser ocupados por mais de quatro pessoas. A área por ocupante destes camarotes não deve ser inferior a 3,6 m²;

k) Em navios que não sejam de passageiros nem navios especiais, a área por ocupante dos camarotes destinados aos marítimos que exercem funções de oficial, quando não disponham de sala privativa ou de escritório, não deve ser inferior a:

i) 7,5 m² em navios com uma arqueação bruta inferior a 3000;

ii) 8,5 m² em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 3000 e inferior a 10 000;

iii) 10 m² em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 10 000;

l) Em navios de passageiros e navios especiais, a área por ocupante dos camarotes destinados aos marítimos que exercem funções de oficial, quando não disponham de sala privativa ou de escritório, não deve ser inferior a 7,5 m² para os oficiais subalternos e a 8,5 m² para os oficiais superiores. Entende-se por oficiais subalternos os oficiais com funções a nível operacional e por oficiais superiores os oficiais com funções de gestão;

m) O comandante, o chefe de máquinas e o imediato devem dispor de uma divisão contígua ao seu camarote, que lhes servirá de sala privativa ou de escritório, ou de um espaço equivalente. A autoridade competente pode

dispensar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3000, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas;

n) Para cada ocupante, o mobiliário deve incluir um roupeiro com uma capacidade mínima de 475 l e uma gaveta, ou um espaço equivalente, com um mínimo de 56 l. Se a gaveta estiver incorporada no roupeiro, o volume mínimo combinado deste último deve ser de 500 l. Este deve estar munido de uma prateleira e o seu utilizador deve poder fechá-lo à chave, a fim de preservar a sua vida privada;

o) Cada camarote deve estar munido de uma mesa ou uma secretária, de modelo fixo, rebatível ou corrediça, e com assentos confortáveis, consoante as necessidades.

10 — Relativamente às prescrições sobre os refeitórios:

a) Os refeitórios devem estar separados dos camarotes e situados o mais próximo possível da cozinha. A autoridade competente pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, isentar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3000;

b) Os refeitórios devem ter dimensão e conforto suficientes e estar devidamente mobilados e equipados, inclusivamente com capacidade para servir bebidas em qualquer momento, tendo em conta o número provável de marítimos que irão utilizá-los em qualquer momento. Devem prever-se refeitórios separados ou comuns, conforme adequado.

11 — Relativamente às disposições sobre as instalações sanitárias:

a) Todos os marítimos devem ter fácil acesso a instalações sanitárias a bordo que cumpram as normas mínimas de saúde e de higiene e de razoável conforto, devendo prever-se instalações separadas para homens e mulheres;

b) Deve haver instalações sanitárias de fácil acesso a partir da ponte de navegação e da sala de máquinas, ou situadas próximo do posto de controlo desta sala; a autoridade competente pode isentar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3000, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas;

c) Deve haver a bordo de todos os navios, em local adequado, no mínimo, uma sanita, um lavatório e uma banheira ou um chuveiro, ou ambos, por cada grupo de seis pessoas, ou menos, que não disponham de instalações individuais;

d) Exceto em navios de passageiros, cada camarote deve estar equipado com um lavatório abastecido com água doce corrente, quente e fria, salvo se existir um nas instalações sanitárias privadas;

e) A bordo dos navios de passageiros que efetuam normalmente viagens que não ultrapassem quatro horas, a autoridade competente pode estabelecer disposições especiais ou uma redução no número de instalações sanitárias exigidas;

f) Em todas as instalações de higiene pessoal deve haver água doce corrente, quente e fria.

12 — Relativamente às disposições sobre a enfermaria, qualquer navio que embarque 15 ou mais marítimos e efetue viagens com duração superior a três dias deve ser dotado de uma enfermaria distinta, reservada para fins exclusivamente médicos. A autoridade competente pode prever exceções a esta disposição, no que respeita a navios afetos à navegação costeira. Quando da aprovação da en-

fermaria, a autoridade competente deve assegurar-se de que esta é de fácil acesso em todas as condições meteorológicas e que os seus ocupantes ficam confortavelmente alojados e podem receber assistência rápida e adequada.

13 — Devem estar previstas instalações de lavandaria adequadamente localizadas e equipadas.

14 — Todos os navios devem dispor de um espaço, ou vários espaços no convés aberto, ao qual os marítimos possam ter acesso fora das horas de serviço. Este espaço deve ter uma área suficiente, tendo em conta as dimensões do navio e o número de marítimos a bordo.

15 — Todos os navios devem dispor de escritórios separados ou de um escritório comum ao navio para o serviço de convés e das máquinas. A autoridade competente pode isentar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3000, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

16 — Os navios que efetuam regularmente escalas em portos infestados de mosquitos devem estar convenientemente equipados para o efeito, de acordo com as prescrições da autoridade competente.

17 — Devem estar à disposição dos marítimos a bordo instalações, comodidades e serviços de lazer adequados às necessidades específicas dos marítimos que têm de viver e trabalhar a bordo dos navios, tendo em conta as disposições da regra 4.3 e as disposições correspondentes do código que respeitam à proteção da saúde e da segurança e à prevenção de acidentes.

18 — A autoridade competente deve exigir que sejam realizadas inspeções regulares a bordo dos navios pelo comandante ou sob a sua autoridade, para que o alojamento dos marítimos seja mantido em bom estado de conservação e de limpeza e ofereça condições de habitabilidade dignas. Os resultados de cada inspeção devem ser registados por escrito e estar disponíveis para consulta.

19 — No caso de navios onde seja necessário ter em conta, sem que daí resulte discriminação, os interesses dos marítimos com práticas religiosas e sociais diferentes e distintas, a autoridade competente pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, autorizar exceções, aplicadas de forma equitativa, às disposições da presente norma, sob condição de que daí não resulte qualquer situação que, no seu conjunto, seja menos favorável do que a que resultaria da aplicação da referida norma.

20 — Qualquer Membro pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, isentar os navios com uma arqueação bruta inferior a 200 e caso seja razoável tendo em conta a dimensão do navio e o número de pessoas a bordo, das prescrições das seguintes disposições da presente norma:

a) Alínea b) do n.º 7, alínea d) do n.º 11 e n.º 13;

b) Alíneas f) e h) a l) do n.º 9, apenas no que diz respeito à área.

21 — Só podem ser admitidas exceções à aplicação da presente norma nos casos expressamente previstos na mesma e apenas em circunstâncias especiais, em que possam ser invocados motivos claramente justificáveis e sem prejuízo da proteção da saúde e da segurança dos marítimos.

Princípio orientador B3.1 — Alojamento e lazer

Princípio orientador B3.1.1 — Projeto e construção

1 — As anteparas exteriores dos camarotes e refeitórios deveriam assegurar um isolamento adequado. As caixas

de proteção das máquinas, as anteparas que limitam as cozinhas ou outros locais que emanem calor deveriam estar devidamente isolados sempre que este calor possa causar incómodo nos alojamentos e corredores adjacentes. Deveriam ser também adotadas medidas para assegurar uma proteção contra os efeitos do calor libertado pelos tubos de vapor ou de água quente, ou ambos.

2 — Os camarotes, os refeitórios, as salas de convívio e os corredores situados no interior do alojamento da tripulação deveriam ser convenientemente isolados de forma a evitar condensação ou calor excessivo.

3 — As superfícies das anteparas e os tetos deveriam ser de material cuja superfície seja de limpeza fácil. Não deveria ser utilizado qualquer tipo de construção suscetível de albergar parasitas.

4 — As superfícies das anteparas e os tetos dos camarotes e refeitórios deveriam ser de limpeza fácil, de cor clara, resistente e não tóxica.

5 — Os pavimentos em todos os alojamentos dos marítimos deveriam ser de material e construção aprovados e deveriam ser dotados de superfícies antiderrapantes, impermeáveis à humidade e de fácil limpeza.

6 — Se o revestimento dos pavimentos for de material composto, as juntas deveriam ser perfiladas de forma a evitar fendas.

Princípio orientador B3.1.2 — Ventilação

1 — O sistema de ventilação dos camarotes e refeitórios deveria ser regulável, de forma a manter o ar em condições satisfatórias e a assegurar circulação de ar suficiente em todas as condições meteorológicas e de clima.

2 — Os sistemas de ar condicionado, sejam do tipo individual ou central, deveriam ser concebidos de forma a:

a) Manter a atmosfera a uma temperatura e a um grau de humidade relativa satisfatórios em relação às condições atmosféricas exteriores, assegurar a renovação de ar suficiente em todos os locais climatizados, ter em conta as características especiais de operação no mar e não produzir vibrações ou ruídos excessivos;

b) Facilitar a manutenção e a desinfeção para prevenir ou controlar a propagação de doenças.

3 — Deveria existir energia necessária para o funcionamento do sistema de ar condicionado e dos outros sistemas de ventilação previstos nos números anteriores do presente princípio orientador sempre que os marítimos habitem ou trabalhem a bordo e as circunstâncias o exijam. Contudo, não será necessário utilizar para este fim uma fonte de energia de emergência.

Princípio orientador B3.1.3 — Aquecimento

1 — O sistema de aquecimento do alojamento dos marítimos deveria funcionar sempre que os marítimos habitem ou trabalhem a bordo ou sempre que as circunstâncias o exijam.

2 — A bordo de qualquer navio em que deva existir um sistema de aquecimento, este deveria funcionar com água quente, ar quente, eletricidade, vapor ou outro meio equivalente. Contudo, na zona reservada ao alojamento, não deveria ser utilizado vapor como meio de transmissão do calor. O sistema de aquecimento deveria ter capacidade para manter no alojamento dos marítimos a temperatura a um nível satisfatório em condições meteorológicas e de clima normais que o navio possa encontrar durante

a viagem. A autoridade competente deveria prescrever normas adequadas.

3 — Os radiadores e outros aparelhos de aquecimento deveriam ser colocados e, se necessário, protegidos de forma a evitar o risco de incêndio e a não constituir fonte de perigo ou de incómodo para os ocupantes dos locais.

Princípio orientador B3.1.4 — Iluminação

1 — Em qualquer navio, os alojamentos dos marítimos deveriam ser dotados de luz elétrica. Se não existirem a bordo duas fontes independentes de energia elétrica, deveria existir uma iluminação adicional de emergência, através de candeeiros ou de aparelhos de iluminação de modelo adequado.

2 — Nos camarotes, deveria ser colocada uma luz elétrica de leitura na cabeceira de cada beliche.

3 — A autoridade competente deveria estabelecer normas adequadas de iluminação natural e artificial.

Princípio orientador B3.1.5 — Camarotes

1 — Os beliches deveriam estar instalados de forma a assegurar o maior conforto possível ao marítimo e a um eventual acompanhante.

2 — Sempre que seja razoável e exequível tendo em conta as dimensões do navio, a atividade a que este está afeto e a sua configuração, os camarotes deveriam ser concebidos e equipados com uma casa de banho com sanita, para assegurar um conforto razoável aos seus ocupantes e facilitar a limpeza.

3 — Sempre que possível, os camarotes deveriam estar distribuídos de forma a separar os marítimos que fazem serviços de quartos e a evitar que os marítimos que trabalham de dia partilhem o mesmo camarote com os que asseguram os serviços de quartos.

4 — Não deveria haver mais de dois membros do pessoal de mestrança por camarote.

5 — Deveria considerar-se, sempre que possível, a possibilidade de estender ao segundo oficial de máquinas a disposição referida na alínea *m*) do n.º 9 da norma A3.1.5.

6 — O espaço ocupado por beliches, armários, cómodas e assentos deveria ser incluído no cálculo da área. Não deveriam ser considerados nesse cálculo os espaços exíguos ou de forma irregular que não aumentem efetivamente o espaço de circulação disponível e que não possam ser utilizados para neles colocar móveis.

7 — Deveria ser proibida a sobreposição de mais de dois beliches. Quando os beliches estão dispostos ao longo do costado do navio, deveria ser proibido sobrepor-se um beliche a outro quando por cima deste está situada uma vigia.

8 — Quando os beliches estão sobrepostos, o beliche inferior não deveria estar colocado a menos de 30 cm do chão; o beliche superior deveria estar colocado numa posição intermédia entre o fundo do beliche inferior e a parte inferior das vigas do teto.

9 — A armação de um beliche e os protetores, se existirem, deveriam ser de material aprovado, duro, liso e não suscetível de se corroer ou de albergar parasitas.

10 — As armações tubulares eventualmente utilizadas para a construção dos beliches deveriam ser totalmente herméticas e não conter perfurações que possam deixar entrar parasitas.

11 — Cada beliche deveria ser dotado de um colchão confortável com *sommier* ou um colchão *sommier* combinado. O colchão e o seu enchimento deveriam ser de

material aprovado. Não deveria utilizar-se no enchimento do colchão um material suscetível de albergar parasitas.

12 — Quando os beliches forem sobrepostos, deveria fixar-se um fundo impermeável ao pó por baixo do *sommier* de molas do beliche superior.

13 — O mobiliário deveria ser construído em material liso e duro, não suscetível de deformar ou de se corroer.

14 — As vigias dos camarotes deveriam ter cortinas ou uma proteção equivalente.

15 — Cada camarote deveria ter um espelho, pequenos armários para os artigos de higiene, uma prateleira para livros e cabides em número suficiente.

Princípio orientador B3.1.6 — Refeitórios

1 — Os refeitórios podem ser comuns ou separados. A decisão nesta matéria deveria ser tomada após consulta aos representantes dos marítimos e dos armadores e sem prejuízo da aprovação da autoridade competente. Deveria ter-se em conta fatores como as dimensões do navio e as diversas características culturais, religiosas ou sociais dos marítimos.

2 — Se tiverem de ser instalados refeitórios distintos para os marítimos, deveriam estar previstos refeitórios distintos para:

- a) O comandante e os oficiais;
- b) O pessoal de mestrança e outros marítimos.

3 — A bordo dos navios que não sejam de passageiros, a área dos refeitórios para uso dos marítimos não deveria ser inferior a 1,5 m² por cada lugar sentado previsto.

4 — A bordo de todos os navios, os refeitórios deveriam estar equipados com mesas e assentos adequados, fixos ou amovíveis, em número suficiente para o maior número de marítimos que os possam utilizar ao mesmo tempo.

5 — Sempre que os marítimos se encontrem a bordo, deveriam poder ser utilizados a qualquer momento:

- a) Um frigorífico de fácil acesso e com capacidade suficiente para o número de pessoas que utilizam o ou os refeitórios;
- b) Sistemas de distribuição de bebidas quentes;
- c) Sistemas de distribuição de água fresca.

6 — Sempre que não exista acesso direto dos refeitórios à copa, deveria estar prevista a existência de instalações adequadas de lavagem de utensílios de mesa, bem como de armários suficientes para arrumar estes utensílios.

7 — A superfície das mesas e dos assentos deveria ser de material resistente à humidade.

Princípio orientador B3.1.7 — Instalações sanitárias

1 — Os lavatórios e as banheiras deveriam ser de dimensões suficientes e de um material aprovado, de superfície lisa e não suscetível de rachar, lascar ou corroer.

2 — Todas as sanitas deveriam ser de modelo aprovado e deveriam estar equipadas com um autoclismo potente ou outro meio de descarga adequado, tal como um sistema de aspiração, em condições de funcionar a qualquer momento e com comando individual.

3 — As instalações sanitárias destinadas a ser utilizadas por várias pessoas deveriam cumprir o seguinte:

- a) Os revestimentos do pavimento deveriam ser de material durável aprovado, impermeável à humidade e equipados com um sistema eficaz de escoamento das águas;

b) As anteparas deveriam ser de aço ou de qualquer outro material aprovado e deveriam ser estanques até, pelo menos, 23 cm acima do nível do chão;

c) Os locais deveriam ser suficientemente iluminados, aquecidos e arejados;

d) Os sanitários deveriam estar instalados em local de fácil acesso a partir dos camarotes e dos lavatórios destinados à higiene pessoal, mas deveriam ser separados; não deveriam dar diretamente para os camarotes nem para uma passagem que seja o único acesso entre os camarotes e os sanitários; contudo, esta última disposição não deveria aplicar-se a sanitários situados entre dois camarotes cujo número total de ocupantes não ultrapasse quatro;

e) Sempre que existam vários sanitários instalados no mesmo local, os mesmos deveriam estar suficientemente resguardados para assegurar a privacidade.

4 — As lavandarias existentes para o uso dos marítimos deveriam incluir:

a) Máquinas de lavar;

b) Máquinas de secar ou locais de secagem convenientemente aquecidos e ventilados;

c) Ferros e tábuas de engomar ou aparelhos equivalentes.

Princípio orientador B3.1.8 — Enfermaria

1 — A enfermaria deveria ser concebida de forma a facilitar as consultas e a administração dos primeiros socorros, bem como a impedir a propagação de doenças infecciosas.

2 — A entrada, os beliches, a iluminação, a ventilação, o aquecimento e a instalação de água deveriam ser dispostos de forma a assegurar o conforto e a facilitar o tratamento dos ocupantes.

3 — O número de beliches a instalar na enfermaria deveria ser determinado pela autoridade competente.

4 — Os ocupantes da enfermaria deveriam dispor, para seu uso exclusivo, de instalações sanitárias que façam parte da própria enfermaria ou estejam situadas muito próximo desta. Estas instalações sanitárias deveriam incluir, no mínimo, uma sanita, um lavatório, uma banheira ou um chuveiro.

Princípio orientador B3.1.9 — Outras instalações

1 — Sempre que estejam previstas instalações separadas para o pessoal de máquinas mudar de roupa, estas deveriam estar:

a) Situadas no exterior da sala de máquinas, mas de fácil acesso a partir desta;

b) Equipadas com armários individuais, bem como com banheiras ou chuveiros, ou ambos, e lavatórios, alimentados com água doce corrente, quente e fria.

Princípio orientador B3.1.10 — Roupa de cama, utensílios de mesa e artigos diversos

1 — Qualquer Membro deveria procurar aplicar os seguintes princípios:

a) O armador deveria fornecer a todos os marítimos roupa de cama e utensílios de mesa em bom estado de limpeza, que os utilizarão a bordo enquanto estiverem ao serviço do navio e que os deverão devolver nas datas determinadas pelo comandante e quando deixarem de estar ao serviço do navio;

b) A roupa de cama deveria ser de boa qualidade. Os pratos, copos e outros utensílios de mesa deveriam ser de um material aprovado e fácil de lavar;

c) O armador deveria fornecer toalhas, sabão e papel higiénico a todos os marítimos.

Princípio orientador B3.1.11 — Instalações de lazer e disposições relativas ao correio e às visitas a bordo

1 — As instalações e serviços de lazer deveriam ser examinados com regularidade para assegurar que estão adaptados às necessidades dos marítimos, tendo em conta a evolução técnica, operacional e de outra índole no setor dos transportes marítimos.

2 — As instalações de lazer deveriam estar equipadas com, pelo menos, uma biblioteca e meios necessários para ler e escrever e, se possível, jogos.

3 — No planeamento das instalações de lazer, a autoridade competente deveria ponderar a instalação de uma cantina.

4 — Sempre que possível, dever-se-ia também ponderar o fornecimento gratuito aos marítimos de:

a) Uma sala de fumo;

b) Possibilidade de ver televisão e ouvir rádio;

c) Possibilidade de ver filmes, que deveriam ser em número suficiente para a duração da viagem e, se possível, ser renovados com uma frequência razoável;

d) Artigos de desporto, incluindo aparelhos de exercício físico, jogos de mesa e jogos de convés;

e) Sempre que possível, instalações para a prática da natação;

f) Uma biblioteca com obras de caráter profissional e outras, em número suficiente para a duração da viagem e que deveriam ser renovadas com uma frequência razoável;

g) Meios para efetuar trabalhos de artesanato de lazer;

h) Equipamento eletrónico como rádios, televisores, gravadores de vídeo, leitores de CD/DVD, computadores pessoais, *software* e gravadores/leitores de cassetes;

i) Quando adequado, bares para os marítimos, exceto se tal for contrário aos hábitos nacionais, religiosos ou sociais;

j) Acesso razoável a comunicações telefónicas com terra, bem como a serviços de correio eletrónico e Internet, quando possível, a preços razoáveis.

5 — Deveriam ser feitos todos os esforços para que o correio dos marítimos seja encaminhado o mais seguro e rapidamente possível. Deveria também evitar-se que os marítimos tenham de pagar custos adicionais caso o correio tenha de ser reenviado por circunstâncias alheias à sua vontade.

6 — Deveria considerar-se a possibilidade de adotar medidas para assegurar que, sem prejuízo da legislação nacional ou internacional aplicável e sempre que tal seja possível e razoável, os marítimos obtenham rapidamente autorização para receber, a título de visitante, o seu parceiro ou os seus familiares e amigos a bordo, quando o navio se encontrar no porto. Estas medidas deveriam ter em conta os requisitos de segurança.

7 — Deveria considerar-se a possibilidade de autorizar os marítimos a serem acompanhados pelo seu parceiro, de vez em quando, numa viagem, sempre que seja possível e razoável. Os parceiros deveriam estar protegidos por um seguro adequado contra riscos de acidente e de doença. O armador deveria prestar toda a sua ajuda aos marítimos para contratar tal seguro.

Princípio orientador B3.1.12 — Prevenção de ruído e vibrações

1 — As instalações para alojamento, lazer e serviço de mesa deveriam estar situadas o mais longe possível das máquinas, da casa do leme, dos guinchos do convés, dos sistemas de ventilação, de aquecimento e de ar condicionado, bem como de outras máquinas e aparelhos ruidosos.

2 — Deveriam ser utilizados materiais de insonorização, ou outros adequados para absorver o ruído, na construção e acabamento das anteparas, tetos e convés nos espaços ruidosos, bem como portas automáticas próprias para assegurar o isolamento acústico dos espaços com máquinas.

3 — A casa das máquinas e outros espaços com máquinas deveriam estar equipados, sempre que possível, de salas de controlo insonorizadas para o uso do pessoal da casa das máquinas. Os espaços de trabalho como a oficina deveriam ser isolados, na medida do possível, para evitar o ruído geral da casa das máquinas e deveriam ser tomadas medidas para reduzir o ruído do funcionamento das máquinas.

4 — Os níveis de ruído autorizados nos espaços de trabalho e nos espaços habitados deveriam estar conformes com as diretivas internacionais da OIT relativas aos níveis de exposição, incluindo os que figuram na recolha de diretivas práticas da OIT intitulada *Fatores ambientais no local de trabalho*, 2001, e, quando aplicável, com as normas de proteção específicas recomendadas pela Organização Marítima Internacional, bem como com qualquer texto de emenda ou complementar posterior relativo aos níveis de ruído aceitáveis a bordo dos navios. Deveria existir a bordo e estar à disposição dos marítimos um exemplar dos instrumentos aplicáveis, em inglês ou na língua de trabalho do navio.

5 — O alojamento, os espaços de lazer e o serviço de mesa não deveriam estar expostos a vibrações excessivas.

Regra 3.2 — Alimentação e serviço de mesa

Objetivo: assegurar que os marítimos têm acesso a uma alimentação de boa qualidade incluindo água potável, fornecida em condições de higiene regulamentadas.

1 — Qualquer Membro deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira transportem a bordo e forneçam alimentos e água potável de qualidade adequada, cujo valor nutricional e quantidade satisfaçam as necessidades das pessoas a bordo, tendo em conta as suas diferentes origens culturais e religiosas.

2 — Os marítimos a bordo de um navio devem ser alimentados gratuitamente até ao final do seu contrato.

3 — Os marítimos empregados como cozinheiros de bordo encarregues da preparação das refeições devem possuir a formação e as qualificações exigidas para esta função.

Norma A3.2 — Alimentação e serviço de mesa

1 — Qualquer Membro deve adotar legislação, ou outras medidas, com vista a assegurar normas mínimas relativas à quantidade e qualidade da alimentação e da água potável, bem como normas relativas ao serviço de mesa para as refeições servidas aos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira e deve, através de atividades educativas, divulgar as normas mencionadas no presente número e promover a sua aplicação.

2 — Qualquer Membro deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira observam as seguintes normas mínimas:

a) O aprovisionamento suficiente de víveres e água potável, de valor nutricional, qualidade e variedade satis-

fatórias, tendo em conta o número de marítimos a bordo, a sua religião e hábitos culturais em matéria alimentar, bem como a duração e a natureza da viagem;

b) A organização e o equipamento do serviço de cozinha e de mesa que permitam fornecer aos marítimos refeições adequadas, variadas e nutritivas, preparadas e servidas em condições de higiene satisfatórias;

c) Pessoal de cozinha e de mesa convenientemente formado ou que tenha recebido a instrução necessária.

3 — Os armadores devem assegurar que os marítimos contratados como cozinheiros de bordo sejam formados, qualificados e considerados competentes para a função, de acordo com o estabelecido na legislação do Membro em causa.

4 — As prescrições referidas no n.º 3 da presente norma devem incluir a necessidade de concluir com aproveitamento um curso de formação aprovado ou reconhecido pela autoridade competente, que compreenda conhecimentos práticos sobre cozinha, higiene pessoal e alimentar, armazenamento de víveres, gestão de abastecimentos, proteção do ambiente e saúde e segurança no serviço de cozinha e de mesa.

5 — A bordo dos navios que operam com uma lotação inferior a 10 pessoas que, devido à dimensão da tripulação ou ao padrão da atividade comercial, podem não ser obrigados pela autoridade competente a ter a bordo um cozinheiro devidamente qualificado, quem preparar os alimentos na cozinha deve ter recebido formação ou instrução em áreas que incluam a higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseamento e o armazenamento de alimentos a bordo.

6 — Em circunstâncias de extrema necessidade, a autoridade competente pode conceder uma dispensa que autorize um cozinheiro não devidamente qualificado a servir num determinado navio, por um período limitado, ou até ao próximo porto de escala conveniente ou por um período não superior a um mês, desde que a pessoa a quem se concede a autorização tenha recebido formação ou instrução em áreas que incluam a higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseamento e o armazenamento de alimentos a bordo.

7 — De acordo com os procedimentos de cumprimento contínuo previstos no título 5, a autoridade competente deve exigir que sejam realizadas a bordo dos navios inspeções documentais frequentes, pelo comandante ou sob a sua autoridade, relativamente a:

a) Aprovisionamento em víveres e água potável;

b) Todos os locais e equipamentos utilizados para armazenamento e manuseamento de víveres e de água potável;

c) Cozinha e qualquer outra instalação utilizada para preparar e servir refeições.

8 — Nenhum marítimo menor de 18 anos deve ser contratado ou trabalhar como cozinheiro de bordo.

Princípio orientador B3.2 — Alimentação e serviço de mesa

Princípio orientador B3.2.1 — Inspeção, educação, investigação e publicação

1 — Em cooperação com outras agências e organizações competentes, a autoridade competente deveria recolher informações atualizadas sobre nutrição e métodos de compra, armazenamento e conservação dos alimentos, bem como sobre a forma de preparar e servir refeições, tendo em conta

as especificidades do serviço de mesa a bordo. Estas informações deveriam ser disponibilizadas gratuitamente ou a um custo razoável a fabricantes e comerciantes especializados no fornecimento de víveres ou de material de cozinha e de mesa para navios, a comandantes, empregados de mesa e cozinheiros de bordo e organizações de armadores e de marítimos interessadas. Para isso, deveriam ser utilizadas formas adequadas de divulgação, como manuais, brochuras, cartazes, gráficos ou anúncios em publicações profissionais.

2 — A autoridade competente deveria emitir recomendações com vista a evitar o desperdício de víveres, facilitar a manutenção de um nível adequado de higiene e assegurar a boa organização do trabalho.

3 — Em cooperação com outras agências e organizações competentes, a autoridade competente deveria elaborar material didático e difundir informações a bordo relativas a métodos que assegurem uma alimentação e um serviço de mesa satisfatórios.

4 — A autoridade competente deveria cooperar estreitamente com as organizações de armadores e de marítimos interessadas e com as autoridades nacionais ou locais que tratem das questões de alimentação e de saúde; ela poderá, em caso de necessidade, recorrer aos serviços das referidas autoridades.

Princípio orientador B3.2.2 — Cozinheiros de bordo

1 — Só deveriam obter certificado de competência como cozinheiro de bordo os marítimos que preencham as seguintes condições:

a) Ter servido no mar durante um período mínimo estabelecido pela autoridade competente, que pode variar em função das qualificações ou das experiências pertinentes dos interessados;

b) Ter sido aprovado no exame estabelecido pela autoridade competente ou em exame equivalente, na sequência de um curso de formação reconhecido para cozinheiros.

2 — O exame prescrito pode ser organizado e o diploma pode ser emitido diretamente pela autoridade competente ou, sob o controlo desta, por uma escola de culinária certificada.

3 — A autoridade competente deveria prever o reconhecimento, quando necessário, dos diplomas de aptidão de cozinheiro de bordo emitidos por Membros que tenham ratificado a presente convenção ou a convenção (n.º 69) relativa ao diploma de aptidão profissional dos cozinheiros de bordo, 1946, ou por qualquer outro organismo aprovado.

Título 4. Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social

Regra 4.1 — Cuidados médicos a bordo dos navios e em terra

Objetivo: proteger a saúde dos marítimos e assegurar-lhes o acesso rápido a cuidados médicos, a bordo e em terra.

1 — Qualquer Membro deve assegurar que todos os marítimos que trabalham a bordo de navios que arvoram a sua bandeira sejam abrangidos por medidas adequadas para a proteção da sua saúde e que tenham acesso a cuidados médicos rápidos e adequados durante todo o período de serviço a bordo.

2 — A proteção e os cuidados referidos no n.º 1 da presente regra devem, em princípio, ser assegurados gratuitamente aos marítimos.

3 — Qualquer Membro deve assegurar que os marítimos que trabalham a bordo de navios que se encontram no seu território tenham acesso às suas instalações médicas em terra, em caso de necessidade de cuidados médicos imediatos.

4 — As disposições estabelecidas no código relativas à proteção da saúde e aos cuidados médicos a bordo incluem normas relativas a medidas com vista a assegurar aos marítimos a proteção da saúde e cuidados médicos tão idênticos quanto possível aos que, em geral, beneficiam os trabalhadores de terra.

Norma A4.1 — Cuidados médicos a bordo dos navios e em terra

1 — Para proteger a saúde dos marítimos que trabalham a bordo de um navio que arvora a sua bandeira e para lhes assegurar cuidados médicos que incluam os cuidados dentários essenciais, qualquer Membro deve assegurar que sejam adotadas medidas que:

a) Assegurem a aplicação aos marítimos de todas as disposições gerais relativas à proteção da saúde no trabalho e a cuidados médicos relacionados com o seu trabalho, bem como todas as disposições especiais específicas do trabalho a bordo de um navio;

b) Assegurem aos marítimos a proteção da saúde e cuidados médicos tão idênticos quanto possível aos de que, em geral, beneficiam os trabalhadores de terra, incluindo o acesso rápido a medicamentos, equipamento médico e serviços de diagnóstico e de tratamento necessários, bem como à informação e conhecimentos médicos;

c) Concedam aos marítimos o direito de consultar sem demora um médico ou um dentista qualificado nos portos de escala, sempre que possível;

d) Assegurem que, de acordo com a legislação e a prática do Membro, os serviços de cuidados médicos e de proteção da saúde sejam prestados sem custos aos marítimos a bordo ou desembarcados num porto estrangeiro;

e) Não se limitem ao tratamento de marítimos doentes ou feridos, mas incluam igualmente medidas preventivas, nomeadamente a elaboração de programas de promoção da saúde e de educação sanitária.

2 — A autoridade competente deve adotar um modelo de relatório médico para uso dos comandantes e do pessoal médico competente, em terra e a bordo. Este relatório é confidencial e serve exclusivamente para facilitar o tratamento dos marítimos.

3 — Qualquer Membro deve adotar legislação que estabeleça, relativamente aos cuidados médicos e hospitalares a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, prescrições relativas às instalações, equipamento e formação.

4 — A legislação nacional deve exigir, no mínimo, o cumprimento das seguintes prescrições:

a) Qualquer navio deve dispor de farmácia de bordo, material médico e um guia médico, cujas especificações devem ser estabelecidas e inspecionadas regularmente pela autoridade competente. As prescrições nacionais devem ter em conta o tipo de navio, o número de pessoas a bordo, a natureza, o destino e a duração das viagens, bem como normas médicas recomendadas no plano nacional e internacional;

b) Qualquer navio que transporte 100 ou mais pessoas e efetue habitualmente viagens internacionais com duração superior a três dias deve dispor de um médico qualificado responsável pelos cuidados médicos. A legislação nacional

deve determinar também quais os outros navios que devem dispor de médico a bordo, tendo em consideração fatores como a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de marítimos a bordo;

c) Os navios que não disponham de médico a bordo devem contar com, pelo menos, um marítimo responsável pelos cuidados médicos e a administração de medicamentos, no âmbito das suas funções normais, ou um marítimo apto a prestar os primeiros socorros. Os marítimos responsáveis pelos cuidados médicos a bordo e que não sejam médicos devem ter concluído um curso de formação sobre cuidados médicos que cumpra com as disposições da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, emendada (STCW). Os marítimos responsáveis pela prestação de primeiros socorros devem ter concluído com aproveitamento um curso de formação sobre primeiros socorros, de acordo com as disposições da STCW. A legislação nacional deve determinar o nível de formação exigido, tendo em conta nomeadamente fatores como a duração, a natureza e as condições das viagens e o número de marítimos a bordo;

d) A autoridade competente deve assegurar, através de um sistema previamente estabelecido, a possibilidade da realização de consultas médicas por rádio ou satélite, incluindo conselhos de especialistas, 24 horas por dia. Estas consultas médicas, incluindo a transmissão de mensagens médicas por rádio ou satélite entre o navio e as pessoas em terra que dão o aconselhamento, devem ser asseguradas gratuitamente a todos os navios, independentemente da sua bandeira.

Princípio orientador B4.1 — Cuidados médicos a bordo dos navios e em terra

Princípio orientador B4.1.1 — Prestação de cuidados médicos

1 — Ao determinar o nível de formação médica necessária a bordo de navios que não sejam obrigados a dispor de médico a bordo, a autoridade competente deveria exigir que:

a) Os navios que geralmente conseguem obter uma assistência e instalações médicas qualificadas num prazo de oito horas tenham, pelo menos, um marítimo com formação reconhecida em primeiros socorros, de acordo com o estabelecido pela STCW, que lhe permita tomar imediatamente medidas eficazes em caso de acidente ou de doença suscetível de ocorrer a bordo e fazer uso dos conselhos médicos transmitidos via rádio ou satélite;

b) Os outros navios tenham, pelo menos, um marítimo com formação reconhecida em cuidados médicos exigida pela STCW, incluindo formação prática, bem como formação em técnicas de socorro, tal como a terapia intravenosa, permitindo aos interessados participar eficazmente em programas coordenados de assistência médica aos navios no mar e assegurar aos doentes e aos feridos um nível de assistência médica satisfatório durante o período em que tenham de permanecer a bordo.

2 — A formação referida no n.º 1 do presente princípio orientador deveria basear-se no conteúdo das edições mais recentes do *Guia Médico Internacional para Navios*, do *Guia de Primeiros Socorros para Uso em Caso de Acidentes com Produtos Perigosos*, do *Documento Guia Internacional para a Formação Marítima*, e da secção médica do *Código Internacional de Sinais*, bem como guias nacionais análogos.

3 — As pessoas referidas no n.º 1 do presente princípio orientador e todos os outros marítimos designados pela autoridade competente deveriam efetuar, em intervalos de aproximadamente cinco anos, cursos de aperfeiçoamento que lhes permitam manter e aumentar os seus conhecimentos e competências e manter-se atualizados.

4 — A farmácia de bordo e o seu conteúdo, bem como o material médico e o guia médico existentes a bordo deveriam ser adequadamente preservados e inspecionados a intervalos regulares, não superiores a 12 meses, por responsáveis designados pela autoridade competente, que deveriam controlar a rotulagem, os prazos de validade, as condições de conservação e instruções de utilização de todos os medicamentos, bem como assegurar o funcionamento de todos os equipamentos. Na adoção ou revisão do guia médico de bordo em utilização no país, para determinar o conteúdo da farmácia e do material médico de bordo, a autoridade competente deveria ter em consideração as recomendações internacionais neste domínio, incluindo a última edição do *Guia Médico Internacional para Navios*, bem como outros guias mencionados no n.º 2 do presente princípio orientador.

5 — Sempre que uma carga classificada como perigosa não conste da edição mais recente do *Guia de Primeiros Socorros para Uso em Caso de Acidente com Produtos Perigosos*, os marítimos deveriam ser devidamente informados sobre a natureza das substâncias, os riscos envolvidos, o equipamento de proteção individual a utilizar, os procedimentos médicos adequados e os antídotos específicos. Os antídotos específicos e o equipamento de proteção individual deveriam estar a bordo durante o transporte de mercadorias perigosas. Esta informação deveria estar integrada nas políticas e programas de segurança e saúde no trabalho descritas na regra 4.3 e nas correspondentes disposições do código.

6 — Todos os navios deveriam ter a bordo uma lista completa e atualizada das estações de rádio através das quais se podem obter consultas médicas. Se estiverem equipados com um sistema de comunicação por satélite, deveriam ter a bordo uma lista completa das estações costeiras através das quais se podem obter consultas médicas. Os marítimos responsáveis pela prestação de cuidados médicos ou de primeiros socorros a bordo deveriam estar instruídos sobre a utilização do guia médico de bordo e da secção médica da edição mais recente do *Código Internacional de Sinais*, a fim de poderem compreender o tipo de informação necessária ao médico consultado, bem como os conselhos que recebam.

Princípio orientador B4.1.2 — Modelo de relatório médico

1 — O modelo de relatório médico para os marítimos prescrito na parte A do presente código deveria ser concebido de modo a facilitar o intercâmbio, entre o navio e terra, de informações médicas e informações conexas relacionadas com os marítimos em caso de doença ou acidente.

Princípio orientador B4.1.3 — Cuidados médicos em terra

1 — Os serviços médicos em terra previstos para o tratamento dos marítimos deveriam ser adequados. Os médicos, dentistas e outro pessoal médico deveriam ser devidamente qualificados.

2 — Deveriam ser tomadas medidas para que, nos portos, os marítimos possam:

a) Receber tratamento ambulatorio em caso de doença ou acidente;

- b) Ser hospitalizados, se necessário;
- c) Receber tratamento dentário, sobretudo em caso de urgência.

3 — Deveriam ser tomadas medidas adequadas para facilitar o tratamento dos marítimos doentes. Em especial, os marítimos deveriam ser rapidamente admitidos em clínicas e hospitais em terra, sem dificuldade e sem distinção de nacionalidade ou credo e, sempre que possível, deveriam ser adotadas disposições para assegurar, sempre que necessário, a continuidade do tratamento com vista a complementar os serviços médicos disponibilizados.

Princípio orientador B4.1.4 — Assistência médica a outros navios e cooperação internacional

1 — Qualquer Membro deveria tomar em devida consideração a sua participação na cooperação internacional em matéria de assistência, programas e investigação nas áreas da proteção da saúde e dos cuidados médicos. Esta cooperação poderia ter em vista:

a) Desenvolver e coordenar os esforços de busca e salvamento e organizar uma assistência médica imediata e evacuação no mar, em caso de doença ou acidente grave a bordo de um navio, através de sistemas periódicos de informação da posição dos navios, centros de coordenação de operações de salvamento e serviços de transporte de emergência em helicóptero, nos termos da Convenção internacional sobre busca e salvamento marítimo, 1979, revista, e do Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento (IAMSAR);

b) Utilizar da melhor maneira todos os navios que tenham médico a bordo, bem como os navios posicionados no mar que possam prestar serviços hospitalares e meios de salvamento;

c) Elaborar e manter atualizada uma lista internacional de médicos e de instalações médicas disponíveis em todo o mundo que assegurem cuidados médicos de urgência aos marítimos;

d) Desembarcar os marítimos em terra com vista a tratamentos de urgência;

e) Repatriar os marítimos hospitalizados no estrangeiro o mais rápido possível, conforme indicação dos médicos que acompanhem o caso, tendo em consideração a vontade e as necessidades dos marítimos;

f) Prestar assistência pessoal aos marítimos durante o repatriamento, conforme indicação dos médicos que acompanhem o caso, tendo em consideração a vontade e as necessidades dos marítimos;

g) Procurar criar centros de saúde para os marítimos com a responsabilidade de:

i) Conduzir investigações sobre o estado de saúde, os tratamentos médicos e os cuidados de saúde preventivos dos marítimos;

ii) Formar o pessoal médico e o pessoal de saúde em medicina marítima;

h) Coligir e analisar as estatísticas relativas a acidentes de trabalho, doenças profissionais e mortes de marítimos, integrando-as e harmonizando-as no sistema nacional de estatística existente relativo a acidentes de trabalho e doenças profissionais que abranja outras categorias de trabalhadores;

i) Organizar intercâmbios internacionais de informação técnica, de material pedagógico e de pessoal docente, bem

como cursos de formação, seminários e grupos de trabalho internacionais;

j) Assegurar a todos os marítimos serviços de saúde e serviços médicos, curativos e preventivos, em portos, ou colocar à sua disposição serviços médicos gerais, de saúde e de reabilitação;

k) Adotar as disposições necessárias para o repatriamento, logo que possível, do corpo ou das cinzas de marítimos falecidos, de acordo com a vontade dos seus familiares mais próximos.

2 — A cooperação internacional no domínio da proteção da saúde e dos cuidados médicos dos marítimos deveria basear-se em acordos bilaterais ou multilaterais ou em consultas entre os Membros.

Princípio orientador B4.1.5 — Pessoas a cargo dos marítimos

1 — Qualquer Membro deveria adotar medidas adequadas para assegurar às pessoas a cargo dos marítimos, com domicílio no seu território, cuidados médicos adequados e suficientes, na ausência de um serviço de assistência médica aberto aos trabalhadores em geral e às pessoas a seu cargo, e informar o Secretariado Internacional do Trabalho sobre as medidas tomadas para esse efeito.

Regra 4.2 — Responsabilidade dos armadores

Objetivo: assegurar a proteção dos marítimos contra as consequências financeiras de uma doença, acidente ou morte relacionados com o seu emprego.

1 — Qualquer Membro deve assegurar a aplicação de medidas em conformidade com o Código a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, de modo a assegurar aos marítimos que trabalham a bordo desses navios o direito a assistência e a apoio material da parte do armador para fazer face às consequências financeiras de doenças, acidentes ou mortes ocorridos durante o serviço no âmbito de um contrato de trabalho marítimo ou resultantes do seu trabalho no âmbito desse contrato.

2 — A presente regra aplica-se sem prejuízo de outros meios legais de que o marítimo possa dispor.

Norma A4.2 — Responsabilidade dos armadores

1 — Qualquer Membro deve adotar legislação que determine que os armadores dos navios que arvoram a sua bandeira são responsáveis pela proteção da saúde e por cuidados médicos de todos os marítimos que trabalham a bordo desses navios, de acordo com as seguintes normas mínimas:

a) Os armadores devem suportar os custos, relativamente aos marítimos que trabalham a bordo dos seus navios, de qualquer doença ou acidente ocorrido entre a data de início do trabalho e a data em que se considere que o marítimo foi devidamente repatriado, ou resultante do seu trabalho entre estas duas datas;

b) Os armadores devem tomar a seu cargo uma cobertura financeira que assegure uma indemnização em caso de morte ou de incapacidade de longa duração dos marítimos, resultante de acidente de trabalho, doença profissional ou risco profissional, nos termos da legislação nacional, do contrato de trabalho marítimo ou de uma convenção coletiva;

c) Os armadores devem suportar as despesas médicas, incluindo o tratamento médico e o fornecimento de

medicamentos e outros meios terapêuticos, bem como a alimentação e o alojamento do marítimo doente ou ferido, fora do seu domicílio, até à cura ou à verificação do caráter permanente da doença ou da incapacidade;

d) Os armadores devem suportar as despesas de funeral, se a morte ocorrer a bordo ou em terra durante o período do contrato.

2 — A legislação nacional pode limitar a responsabilidade do armador relativa ao pagamento de despesas médicas, de alimentação ou de alojamento a um período não inferior a 16 semanas a partir do dia do acidente ou do início da doença.

3 — Quando da doença ou do acidente resultar uma incapacidade para o trabalho, o armador deve pagar:

a) A totalidade da remuneração enquanto o marítimo doente ou ferido permanecer a bordo ou até que seja repatriado, de acordo com a presente convenção;

b) A totalidade ou parte da remuneração, segundo o previsto na legislação nacional ou nas convenções coletivas, a partir do repatriamento ou do desembarque do marítimo até à sua cura ou, conforme o que ocorrer primeiro, até ter direito a um subsídio pecuniário nos termos da legislação do Membro em questão.

4 — A legislação nacional pode limitar a responsabilidade de o armador pagar a um marítimo desembarcado a totalidade ou parte da sua remuneração a um período não inferior a 16 semanas a partir do dia do acidente ou do início da doença.

5 — A legislação nacional pode excluir o armador de qualquer responsabilidade relativamente a:

a) Um acidente que não tenha ocorrido ao serviço do navio;

b) Um acidente ou uma doença imputável a falta intencional do marítimo doente, ferido ou morto;

c) Uma doença ou uma deficiência voluntariamente ocultada no momento da contratação.

6 — A legislação nacional pode excluir o armador da responsabilidade de pagar as despesas médicas, de alojamento e alimentação, bem como de funeral, na medida em que a mesma seja assumida pelas autoridades públicas.

7 — O armador ou os seus representantes devem tomar medidas para salvaguardar os bens deixados a bordo por marítimos doentes, feridos ou mortos, e para os fazer chegar aos próprios ou aos familiares mais próximos.

Princípio orientador B4.2 — Responsabilidade do armador

1 — O pagamento da totalidade da remuneração, previsto na alínea a) do n.º 3 da norma A4.2, pode excluir os prémios.

2 — A legislação nacional pode prever que o armador deixa de ser responsável pelas despesas relacionadas com um marítimo doente ou ferido, a partir do momento em que este possa beneficiar de subsídio de doença no quadro de um regime de seguro de doença ou de seguro obrigatório contra acidentes, ou de indemnização por acidentes de trabalho.

3 — A legislação nacional pode prever o reembolso, por parte de uma instituição de seguros, das despesas de funeral suportadas pelo armador, se o sistema de segurança social ou de indemnização incluir uma prestação pela morte do marítimo.

Regra 4.3 — Proteção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes

Objetivo: assegurar que o ambiente de trabalho dos marítimos a bordo dos navios contribui para a sua saúde e segurança no trabalho.

1 — Qualquer Membro deve assegurar que os marítimos que trabalham a bordo de navios que arvoram a sua bandeira beneficiem de um sistema de proteção da saúde no trabalho e vivam, trabalhem e se formem a bordo dos navios num ambiente seguro e saudável.

2 — Qualquer Membro deve, após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos, e tendo em conta os códigos, diretivas e normas aplicáveis recomendadas pelas organizações internacionais, as administrações nacionais e os organismos do setor marítimo, elaborar e promulgar diretivas nacionais relativas à gestão da segurança e da saúde no trabalho a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

3 — Qualquer Membro deve adotar legislação e outras medidas relativas às questões especificadas no Código, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis, e estabelecer as normas relativas à proteção da segurança e da saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

Norma A4.3 — Proteção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes

1 — A legislação e as outras medidas a adotar, de acordo com o n.º 3 da regra 4.3, devem incluir os seguintes aspetos:

a) A adoção e a aplicação efetivas, bem como a promoção de políticas e programas de segurança e saúde no trabalho a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro, incluindo a avaliação dos riscos, a formação e a instrução dos marítimos;

b) As precauções razoáveis para prevenir os acidentes de trabalho, as lesões e doenças profissionais a bordo dos navios, incluindo medidas para a redução e prevenção dos riscos de exposição a níveis nocivos de fatores ambientais e de produtos químicos, bem como os riscos de lesão ou de doença que possam resultar da utilização do equipamento e das máquinas a bordo dos navios;

c) Programas a bordo para a prevenção dos acidentes de trabalho, das lesões e doenças profissionais, bem como uma melhoria contínua da proteção da segurança e da saúde no trabalho, com a participação dos representantes dos marítimos e de quaisquer outras pessoas interessadas na sua aplicação, tendo em conta medidas de prevenção, incluindo o controlo de engenharia e de projeto, a substituição de processos e procedimentos para tarefas coletivas e individuais, e a utilização de equipamento de proteção pessoal;

d) Prescrições relativas a inspeção, a notificação e a correção de situações perigosas, bem como a investigação e a inquérito sobre os acidentes de trabalho ocorridos a bordo e à sua notificação.

2 — As disposições previstas no n.º 1 da presente norma devem:

a) Ter em conta instrumentos internacionais aplicáveis relativos à proteção da segurança e da saúde no trabalho em geral, bem como aos riscos específicos, e tratar de todos os aspetos da prevenção dos acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais suscetíveis de aplicação ao

trabalho dos marítimos, em especial daqueles específicos à profissão de marítimo;

b) Especificar claramente a obrigação de os armadores, os marítimos e outras pessoas interessadas cumprirem as normas aplicáveis bem como as políticas e programas aplicáveis ao navio em matéria de segurança e saúde no trabalho, devendo ser concedida uma atenção especial à saúde e à segurança dos marítimos menores de 18 anos;

c) Especificar as funções do comandante ou da pessoa por ele designada, ou de ambos, para assumir a responsabilidade específica da aplicação e do cumprimento da política e do programa do navio em matéria de segurança e saúde no trabalho;

d) Especificar a autoridade de que são investidos os marítimos do navio que tenham sido nomeados ou eleitos enquanto delegados para a segurança, para participar nas reuniões da comissão de segurança do navio. Tal comissão deve ser criada em embarcações a bordo das quais haja cinco ou mais marítimos.

3 — A legislação e as outras medidas referidas no n.º 3 da regra 4.3 devem ser regularmente examinadas em consulta com os representantes das organizações de armadores e de marítimos e, se necessário, revistas tendo em conta a evolução da tecnologia e da investigação, a fim de facilitar a melhoria contínua das políticas e programas em matéria de segurança e saúde no trabalho e de assegurar um ambiente de trabalho isento de perigo aos marítimos empregados a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro.

4 — O cumprimento das prescrições dos instrumentos internacionais aplicáveis relativos aos níveis aceitáveis de exposição a riscos profissionais a bordo dos navios e à elaboração e aplicação de políticas e programas dos navios em matéria de segurança e saúde no trabalho é considerado equivalente ao cumprimento das prescrições da presente convenção.

5 — A autoridade competente deve assegurar que:

a) Os acidentes de trabalho e as lesões e doenças profissionais são devidamente notificados, tendo em conta as orientações fornecidas pela Organização Internacional do Trabalho a respeito da notificação e do registo dos acidentes de trabalho e das doenças profissionais;

b) São compiladas, analisadas e publicadas estatísticas completas sobre estes acidentes e doenças e, se necessário, seguidas de investigação sobre as tendências gerais e os riscos identificados;

c) Os acidentes de trabalho são objeto de inquérito.

6 — As notificações e inquéritos relativos às questões de segurança e saúde no trabalho devem ser efetuados de forma a garantir a proteção dos dados pessoais dos marítimos e devem ter em conta as orientações da Organização Internacional do Trabalho a esse respeito.

7 — A autoridade competente deve cooperar com as organizações de armadores e de marítimos no sentido de tomar medidas para informar todos os marítimos sobre os riscos específicos identificados a bordo dos navios nos quais trabalham, por exemplo, através de afixação de notas oficiais com instruções a esse respeito.

8 — A autoridade competente deve exigir aos armadores que, quando estes efetuarem a avaliação dos riscos no quadro da gestão da segurança e da saúde no trabalho, se refiram às informações estatísticas adequadas provenien-

tes dos seus navios e às estatísticas gerais fornecidas pela autoridade competente.

Princípio orientador B4.3 — Proteção da saúde e da segurança e prevenção dos acidentes

Princípio orientador B4.3.1 — Disposições relativas aos acidentes de trabalho, às lesões e doenças profissionais

1 — As disposições referidas na norma A4.3 deveriam ter em conta a recolha de diretivas práticas do BIT intitulada *Prevenção dos acidentes de trabalho a bordo dos navios no mar e nos portos*, 1996, e versões posteriores, bem como outras normas e diretivas conexas da Organização Internacional do Trabalho e ainda outras normas, diretivas e recolhas de práticas internacionais relativas à proteção da segurança e da saúde no trabalho, incluindo os níveis de exposição neles identificados.

2 — A autoridade competente deveria assegurar que os princípios orientadores nacionais relativos à gestão da segurança e da saúde no trabalho incidam especialmente sobre os seguintes pontos:

- a) Disposições gerais e disposições de base;
- b) Características estruturais do navio, incluindo os meios de acesso e os riscos associados ao amianto;
- c) Máquinas;
- d) Efeitos das temperaturas extremamente baixas ou extremamente elevadas de quaisquer superfícies com as quais os marítimos possam estar em contacto;
- e) Efeitos do ruído no local de trabalho e nos alojamentos a bordo;
- f) Efeitos das vibrações no local de trabalho e nos alojamentos a bordo;
- g) Efeitos de outros fatores ambientais, além dos mencionados nas alíneas e) e f), a que os marítimos estejam sujeitos nos locais de trabalho e nos alojamentos a bordo, incluindo o fumo do tabaco;
- h) Medidas especiais de segurança no convés e por baixo deste;
- i) Equipamento de carga e descarga;
- j) Prevenção e extinção de incêndios;
- k) Âncoras, correntes e cabos;
- l) Cargas perigosas e lastro;
- m) Equipamento de proteção individual dos marítimos;
- n) Trabalho em espaços confinados;
- o) Efeitos físicos e mentais da fadiga;
- p) Efeitos da dependência de drogas e do álcool;
- q) Proteção e prevenção relativas ao VIH/sida;
- r) Resposta a emergências e a acidentes.

3 — A avaliação dos riscos e a redução da exposição a que se refere o n.º 2 do presente princípio orientador deveriam ter em conta os efeitos físicos, incluindo os resultantes das operações de carga, do ruído e das vibrações, os efeitos químicos e biológicos e os efeitos mentais sobre a saúde no trabalho, os efeitos da fadiga sobre a saúde física e mental e os acidentes de trabalho. As medidas necessárias deveriam ter em devida conta o princípio de prevenção segundo o qual, entre outros, a eliminação dos riscos na sua origem, a adaptação das tarefas ao indivíduo, especialmente no que respeita à conceção dos locais de trabalho, e a substituição do que é perigoso por elementos não perigosos ou menos perigosos, devem prevalecer sobre a utilização de equipamento de proteção individual para os marítimos.

4 — Além disso, a autoridade competente deveria assegurar que sejam tidas em conta as consequências para a saúde e a segurança, particularmente:

- a) Na resposta a emergências e acidentes;
- b) Nos efeitos da dependência de drogas e do álcool;
- c) Na proteção e prevenção relativas ao VIH/sida.

Princípio orientador B4.3.2 — Exposição ao ruído

1 — A autoridade competente, juntamente com os órgãos internacionais competentes e os representantes das organizações de armadores e de marítimos interessadas, deveria examinar de forma contínua a questão do ruído a bordo dos navios, no sentido de melhorar a proteção dos marítimos, na medida do possível, contra os efeitos nocivos da exposição ao ruído.

2 — O exame referido no n.º 1 do presente princípio orientador deveria ter em conta os efeitos nocivos da exposição ao excesso de ruído na audição, na saúde e no conforto dos marítimos, bem como as medidas a prescrever ou a recomendar para reduzir o ruído a bordo dos navios, de modo a proteger os marítimos. As medidas a considerar deveriam incluir as seguintes:

- a) Informar os marítimos sobre os perigos para a audição e para a saúde de uma exposição prolongada a níveis de ruído elevados e ensiná-los a utilizar o material de proteção contra o ruído;
- b) Fornecer aos marítimos, sempre que necessário, equipamentos de proteção auditiva aprovados;
- c) Avaliar os riscos e reduzir a exposição ao ruído em todos os alojamentos e instalações de lazer e serviço de mesa, bem como na casa das máquinas e outros locais de máquinas.

Princípio orientador B4.3.3 — Exposição às vibrações

1 — A autoridade competente, juntamente com organismos internacionais competentes e os representantes das organizações de armadores e de marítimos interessadas, e tendo em conta, quando necessário, as normas internacionais pertinentes, deveria examinar continuamente o problema das vibrações a bordo dos navios, no sentido de melhorar a proteção dos marítimos, na medida do possível, contra os efeitos nocivos das vibrações.

2 — O exame mencionado no n.º 1 do presente princípio orientador deveria incluir os efeitos da exposição ao excesso de vibrações para a saúde e o conforto dos marítimos, bem como as medidas a estabelecer ou a recomendar para reduzir as vibrações a bordo dos navios para proteger os marítimos. As medidas a considerar deveriam incluir as seguintes:

- a) Informar os marítimos dos perigos para a saúde de uma exposição prolongada às vibrações;
- b) Fornecer aos marítimos, sempre que necessário, equipamentos de proteção individual aprovados;
- c) Avaliar os riscos e reduzir a exposição às vibrações em todas as instalações de alojamento, lazer e serviço de mesa, adotando medidas em conformidade com as orientações fornecidas pela recolha de diretivas práticas do BIT intitulada «Os fatores ambientais no local de trabalho», 2001, e posteriores revisões, tendo em conta as diferenças existentes entre a exposição nestas instalações e nos locais de trabalho.

Princípio orientador B4.3.4 — Obrigações dos armadores

1 — Qualquer obrigação do armador de fornecer equipamento de proteção ou outros dispositivos de prevenção de acidentes deveria, em geral, ser acompanhada de disposições segundo as quais os marítimos são obrigados a utilizar e a cumprir as medidas pertinentes em matéria de prevenção de acidentes e de proteção da saúde.

2 — Deveriam também ser tidos em consideração os artigos 7 e 11 da convenção (n.º 119) relativa à proteção das máquinas, 1963, e as disposições correspondentes da recomendação (n.º 118) relativa à proteção das máquinas, 1963, nos termos dos quais, por um lado, incumbe ao empregador providenciar para que as máquinas estejam munidas de dispositivos de proteção adequados e para que nenhuma máquina seja utilizada sem estes dispositivos, e incumbe, por outro lado, ao trabalhador não utilizar uma máquina se os dispositivos de proteção de que esta dispõe não estiverem colocados no seu lugar e não tornar inoperacionais os referidos dispositivos.

Princípio orientador B4.3.5 — Notificação dos acidentes de trabalho e compilação de estatísticas

1 — Todos os acidentes de trabalho e doenças profissionais deveriam ser notificados para ser objeto de inquéritos e para que sejam efetuadas, analisadas e publicadas estatísticas detalhadas, tendo em conta a proteção dos dados pessoais dos marítimos em causa. Os relatórios não deveriam limitar-se aos casos de acidentes e de doenças mortais, nem aos acidentes que envolvam o navio.

2 — As estatísticas referidas no n.º 1 do presente princípio orientador deveriam incidir sobre o número, a natureza, as causas e as consequências dos acidentes, das lesões e das doenças profissionais e especificar, sendo caso disso, em que serviço do navio ocorreu o acidente, o tipo de acidente e se este ocorreu no mar ou num porto.

3 — Qualquer Membro deveria ter em devida consideração qualquer sistema ou modelo internacional de registo de acidentes de marítimos eventualmente estabelecido pela Organização Internacional do Trabalho.

Princípio orientador B4.3.6 — Inquéritos

1 — A autoridade competente deveria abrir um inquérito sobre as causas e as circunstâncias de todos os acidentes de trabalho e de todas as lesões e doenças profissionais que envolvam a perda de vidas humanas ou lesões físicas graves, bem como sobre todos os outros casos especificados pela legislação nacional.

2 — Deveria considerar-se a inclusão dos seguintes pontos como objeto de inquérito:

- a) O ambiente de trabalho, por exemplo os espaços de trabalho, a disposição das máquinas, os meios de acesso, a iluminação e os métodos de trabalho;
- b) A incidência, por grupo etário, dos acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais;
- c) Os problemas fisiológicos ou psicológicos especiais decorrentes da permanência a bordo;
- d) Os problemas resultantes do stresse físico a bordo dos navios, em especial quando consequência do aumento do volume de trabalho;
- e) Os problemas e efeitos resultantes da evolução técnica e a sua influência na composição da tripulação;
- f) Os problemas resultantes de erros humanos.

Princípio orientador B4.3.7 — Programas nacionais de proteção e de prevenção

1 — Para dispor de uma base fiável para a adoção de medidas com vista a promover a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais resultantes dos riscos inerentes ao trabalho marítimo, deveriam ser efetuados estudos sobre as tendências gerais e sobre os riscos revelados pelas estatísticas.

2 — A aplicação dos programas de proteção e de prevenção para a promoção da segurança e da saúde no trabalho deveria ser organizada de forma a que a autoridade competente, os armadores e os marítimos ou os seus representantes e os outros organismos interessados possam desempenhar um papel ativo, nomeadamente através da organização de sessões de informação e da adoção de diretivas sobre os níveis máximos de exposição a fatores ambientais potencialmente nocivos e a outros riscos ou resultados de uma avaliação sistemática dos riscos. Deveriam ser criadas, especialmente, comissões mistas, nacionais ou locais, responsáveis pela prevenção e proteção da segurança e da saúde no trabalho ou grupos de trabalho *ad hoc* e comissões a bordo, nas quais estariam representadas as organizações de armadores e de marítimos interessadas.

3 — Quando estas atividades tiverem lugar ao nível da empresa, deveria ser considerada a representação dos marítimos em todas as comissões de segurança a bordo dos navios do armador em questão.

Princípio orientador B4.3.8 — Conteúdo dos programas de proteção e prevenção

1 — Deveria considerar-se a inclusão das seguintes funções entre as atribuídas às comissões e outros organismos mencionados no n.º 2 do princípio orientador B4.3.7:

a) A elaboração de diretivas e de políticas nacionais relativas aos sistemas de gestão da segurança e da saúde no trabalho e de disposições, regras e manuais relativos à prevenção dos acidentes;

b) A organização de formação e programas relativos à proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes;

c) A organização de publicidade em matéria de proteção da segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes, nomeadamente através de filmes, cartazes, avisos e brochuras;

d) A distribuição de documentação e a difusão de informações relativas à proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes, de forma a que cheguem aos marítimos a bordo dos navios.

2 — As disposições ou recomendações relevantes adotadas pelas autoridades, organismos nacionais ou organizações internacionais interessadas deveriam ser consideradas na preparação dos textos relativos às medidas de proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes ou das práticas recomendadas.

3 — Na elaboração dos programas de proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes, qualquer Membro deveria ter em devida consideração todas as recolhas de diretivas práticas relativas à segurança e saúde dos marítimos eventualmente publicadas pela Organização Internacional do Trabalho.

Princípio orientador B4.3.9 — Formação relativa à proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes de trabalho

1 — Os programas de formação a que se refere a alínea a) do n.º 1 da norma A4.3 deveriam ser periodicamente revistos e atualizados para acompanhar a evolução dos tipos de navio e das suas dimensões, bem como alterações no equipamento utilizado, na organização das tripulações, nas nacionalidades, idiomas e métodos de trabalho a bordo.

2 — A publicidade relativa à proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção de acidentes deveria ser permanente. Tal publicidade poderia revestir as seguintes formas:

a) Material educativo audiovisual, nomeadamente filmes, para utilizar nos centros de formação profissional de marítimos e, se possível, exibido a bordo dos navios;

b) Cartazes afixados a bordo dos navios;

c) Inclusão, em publicações periódicas lidas pelos marítimos, de artigos sobre os riscos do trabalho marítimo e sobre as medidas de proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes;

d) Campanhas especiais utilizando diversos meios de informação para instruir os marítimos, incluindo campanhas sobre métodos seguros de trabalho.

3 — A publicidade mencionada no n.º 2 do presente princípio orientador deveria ter em consideração as diferentes nacionalidades, idiomas e culturas dos marítimos a bordo.

Princípio orientador B4.3.10 — Educação dos jovens marítimos em matéria de segurança e saúde

1 — Os regulamentos sobre a segurança e a saúde deveriam referir-se às disposições gerais relativas aos exames médicos, antes e durante a prestação de trabalho, bem como à prevenção dos acidentes e à proteção da saúde no trabalho, aplicáveis às atividades dos marítimos. Estes regulamentos deveriam ainda especificar as medidas adequadas para reduzir ao mínimo os riscos profissionais a que estão expostos os jovens marítimos no exercício das suas funções.

2 — Os regulamentos deveriam estabelecer restrições que impeçam que os jovens marítimos cujas aptidões não são plenamente reconhecidas pela autoridade competente, executem, sem supervisão nem instrução adequadas, determinados tipos de trabalhos que impliquem um risco especial de acidente ou consequências prejudiciais para a saúde ou desenvolvimento físico, ou que exijam um grau particular de maturidade, experiência ou aptidão. Para determinar os tipos de trabalho a restringir pelos regulamentos, a autoridade competente poderia ter em consideração, em especial, tarefas que incluam:

a) Elevação, deslocação ou transporte de cargas ou objetos pesados;

b) Trabalho em caldeiras, tanques e coferdames;

c) Exposição a ruídos ou vibrações que atinjam níveis nocivos;

d) Condução de máquinas de elevação e de outras máquinas ou ferramentas mecânicas, ou comunicação por sinais com os operadores desse equipamento;

e) Manobras de amarração, de reboque ou de fundear;

f) Aparelhos de carga;

g) Trabalhos no topo dos mastros ou no convés, com mau tempo;

- h) Quartos noturnos;
- i) Manutenção de equipamentos elétricos;
- j) Exposição a materiais potencialmente perigosos ou a agentes físicos nocivos, tais como substâncias perigosas ou tóxicas, e a radiações ionizantes;
- k) Limpeza de aparelhos de cozinha;
- l) Manobra ou responsabilidade pelas lanchas.

3 — A autoridade competente, ou outro organismo adequado, deveria adotar medidas para chamar a atenção dos jovens marítimos para a informação relativa à prevenção de acidentes e à proteção da saúde a bordo dos navios. Tais medidas poderiam incluir cursos e campanhas de informação oficiais de prevenção dos acidentes dirigidos aos jovens, bem como instrução e supervisão profissionais dos jovens marítimos.

4 — O ensino e a formação dos jovens marítimos, tanto em terra como a bordo, deveriam prever orientações sobre os perigos, para a saúde e o bem-estar, do abuso do álcool, de drogas e outras substâncias potencialmente nocivas, bem como sobre os riscos e problemas associados ao VIH/SIDA e sobre as outras atividades perigosas para a saúde.

Princípio orientador B4.3.11 — Cooperação internacional

1 — Os Membros, se necessário com a assistência de organizações intergovernamentais e outras organizações internacionais, deveriam esforçar-se conjuntamente para conseguir a maior uniformidade possível das ações para a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes.

2 — Ao elaborar programas de promoção da proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e da prevenção dos acidentes de trabalho, nos termos da norma A4.3, qualquer Membro deveria ter em devida consideração as recolhas de diretivas práticas publicadas pela Organização Internacional do Trabalho, bem como as normas adequadas das organizações internacionais.

3 — Os Membros deveriam ter em consideração a necessidade de uma cooperação internacional para a promoção contínua de atividades relacionadas com a proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes de trabalho. Esta cooperação poderá assumir as seguintes formas:

- a) Acordos bilaterais ou multilaterais para a uniformização das normas e disposições de proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes;
- b) Troca de informação sobre os riscos especiais a que estão sujeitos os marítimos e sobre os meios de promoção da segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes;
- c) Assistência em matéria de ensaios de equipamentos e inspeção, em conformidade com as disposições nacionais do Estado de bandeira;
- d) Colaboração na preparação e divulgação das disposições, regras ou manuais relativos à proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes;
- e) Colaboração na produção e utilização de material de formação;
- f) Disponibilidade de meios materiais ou assistência mútua para a formação dos marítimos no domínio da proteção em matéria de segurança e saúde no trabalho, da prevenção dos acidentes e métodos de segurança no trabalho.

Regra 4.4 — Acesso a instalações de bem-estar em terra

Objetivo: assegurar aos marítimos que trabalham a bordo de um navio, o acesso a instalações e serviços em terra que protejam a sua saúde e bem-estar

1 — Qualquer Membro deve assegurar que as instalações de bem-estar em terra, quando existam, sejam de fácil acesso. Deve também promover a criação de instalações de bem-estar, como as referidas no código, em determinados portos, para assegurar aos marítimos dos navios que se encontram nesses portos o acesso a instalações e serviços de bem-estar adequados.

2 — As responsabilidades do Membro relativas a instalações em terra tais como as instalações e serviços de bem-estar, culturais, de lazer e informativos, encontram-se enunciadas no código.

Norma A4.4 — Acesso a instalações de bem-estar em terra

1 — Qualquer Membro deve exigir que as instalações de bem-estar existentes no seu território possam ser utilizadas por todos os marítimos, sem discriminação de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social, independentemente do Estado de bandeira do navio a bordo do qual estejam empregados, contratados ou trabalhem.

2 — Qualquer Membro deve promover a criação de instalações de bem-estar em portos adequados do país e determinar, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, quais os portos considerados adequados.

3 — Qualquer Membro deve incentivar a criação de comissões de bem-estar responsáveis pela verificação regular das instalações e serviços de bem-estar para assegurar se estão adaptadas às alterações das necessidades dos marítimos resultantes da evolução técnica, operacional ou de qualquer outra inovação no setor dos transportes marítimos.

Princípio orientador B4.4 — Acesso a instalações de bem-estar em terra

Princípio orientador B4.4.1 — Responsabilidades dos Membros

1 — Qualquer Membro deveria:

- a) Tomar medidas para que sejam disponibilizados aos marítimos instalações e serviços de bem-estar adequados em portos de escala determinados e para que lhes seja assegurada uma proteção adequada no exercício da sua profissão;
- b) Ter em conta, na aplicação destas medidas, as necessidades especiais dos marítimos em matéria de segurança, saúde e lazer, sobretudo no estrangeiro e à sua chegada a zonas de guerra.

2 — As disposições adotadas para a supervisão das instalações e serviços de bem-estar deveriam incluir a participação das organizações representativas de armadores e de marítimos interessadas.

3 — Qualquer Membro deveria tomar medidas destinadas a acelerar a livre circulação entre os navios, as organizações centrais de aprovisionamento e as instituições de bem-estar, de todo o material necessário, como filmes, livros, jornais e equipamento desportivo para utilização por parte dos marítimos, quer a bordo do navio quer nos centros de bem-estar em terra.

4 — Os Membros deveriam cooperar entre si na promoção do bem-estar dos marítimos, no mar e nos portos. Esta cooperação deveria incluir as seguintes medidas:

- a) Consultas entre autoridades competentes para a criação ou melhoramento de instalações e serviços de bem-estar para os marítimos, nos portos e a bordo dos navios;
- b) Acordos para unir recursos e para o fornecimento conjunto de instalações de bem-estar nos grandes portos, de forma a evitar a duplicação desnecessária de esforços;
- c) Organização de competições desportivas internacionais e incentivo à participação dos marítimos em atividades desportivas;
- d) Organização de seminários internacionais sobre a questão do bem-estar dos marítimos, no mar e nos portos.

Princípio orientador B4.4.2 — Instalações e serviços de bem-estar nos portos

1 — Qualquer Membro deveria proporcionar ou assegurar que sejam proporcionadas instalações e serviços de bem-estar necessários em portos adequados do país.

2 — As instalações e serviços de bem-estar deveriam ser fornecidos, de acordo com as condições e a prática nacional, por uma ou várias das seguintes instituições:

- a) Autoridades públicas;
- b) Organizações de armadores e de marítimos interessadas, por força de convenções coletivas ou de outras disposições acordadas;
- c) Organizações voluntárias.

3 — Deveriam ser criadas ou desenvolvidas nos portos as instalações necessárias de bem-estar e de lazer. Estas deveriam incluir:

- a) Salas de reunião e de descanso, conforme as necessidades;
- b) Instalações desportivas e ao ar livre, incluindo competições;
- c) Instalações educativas;
- d) Quando aplicável, instalações para a prática religiosa e serviços de aconselhamento pessoal.

4 — Estas instalações podem ser fornecidas colocando à disposição dos marítimos, consoante as suas necessidades, as instalações destinadas a uma utilização mais geral.

5 — Quando um número elevado de marítimos de diferentes nacionalidades tenha necessidade, num dado porto, de instalações tais como hotéis, clubes ou instalações desportivas, as autoridades ou as instituições competentes dos respetivos países de origem e dos Estados da bandeira, bem como as associações internacionais interessadas, deveriam proceder a consultas e cooperar entre elas, bem como com as autoridades e órgãos competentes do país onde está situado o porto, para unir recursos e evitar a duplicação desnecessária de esforços.

6 — Deveriam existir hotéis ou estalagens adaptados às necessidades dos marítimos, sempre que necessário. Aqueles deveriam oferecer serviços equivalentes aos de um hotel de qualidade e deveriam, sempre que possível, estar bem situados, longe de instalações portuárias. Estes hotéis ou estalagens deveriam ser submetidos a um controle adequado, os preços cobrados deveriam ser razoáveis e, sempre que necessário e possível, deveriam ser adotadas disposições para permitir o alojamento das famílias dos marítimos.

7 — Estas instalações deveriam ser acessíveis a todos os marítimos, sem distinção de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e do Estado de bandeira do navio a bordo do qual estão empregados, contratados ou trabalham. Sem infringir de qualquer modo este princípio, poderia ser necessário, em determinados portos, prever vários tipos de instalações de nível comparável, mas adaptadas aos costumes e necessidades dos diferentes grupos de marítimos.

8 — Deveriam ser tomadas medidas para que, na medida em que seja necessário para a gestão das instalações e serviços de bem-estar dos marítimos, se empregue pessoal qualificado a tempo inteiro, além de eventuais colaboradores voluntários.

Princípio orientador B4.4.3 — Comissões de bem-estar

1 — Deveriam ser criadas comissões de bem-estar, a nível do porto ou a nível regional ou nacional, conforme os casos. As suas funções deveriam:

- a) Assegurar que as instalações de bem-estar são sempre adequadas e verificar a necessidade da criação de outras ou a supressão das subutilizadas;
- b) Ajudar e aconselhar aqueles a quem incumbe fornecer instalações de bem-estar e assegurar a coordenação entre eles.

2 — As comissões de bem-estar deveriam incluir entre os seus membros, representantes das organizações de armadores e de marítimos, da autoridade competente e, quando aplicável, de organizações voluntárias e instituições sociais.

3 — Os cônsules dos Estados marítimos e os representantes locais dos organismos de bem-estar estrangeiros deveriam, segundo as circunstâncias e de acordo com a legislação nacional, ser associados aos trabalhos das comissões de bem-estar a nível portuário, regional ou nacional.

Princípio orientador B4.4.4 — Financiamento das instalações de bem-estar

1 — De acordo com as condições e a prática nacionais, o apoio financeiro às instalações de bem-estar nos portos deveria ser proveniente de uma ou várias das seguintes fontes:

- a) Fundos públicos;
- b) Taxas ou outros direitos especiais provenientes de meios marítimos;
- c) Contribuições voluntárias pagas por armadores, marítimos ou respetivas organizações;
- d) Contribuições voluntárias de outras fontes.

2 — Sempre que forem estabelecidos impostos, taxas e outros direitos especiais para financiamento dos serviços de bem-estar, estes só deveriam ser utilizados para os fins para que foram previstos.

Princípio orientador B4.4.5 — Divulgação de informação e medidas de facilitação

1 — Os marítimos deveriam receber informações sobre todos os meios colocados à disposição do público em geral nos portos de escala, designadamente os meios de transporte, serviços de bem-estar, serviços recreativos e educativos e locais de culto, bem como aqueles que lhes são especialmente destinados.

2 — Deveriam estar disponíveis meios de transporte adequados a preços módicos, em horários razoáveis, quando seja necessário para que os marítimos possam deslocar-se a zonas urbanas a partir de pontos de fácil acesso na zona portuária.

3 — As autoridades competentes deveriam tomar as medidas necessárias para informar os armadores e os marítimos chegados ao porto sobre leis ou costumes especiais cuja infração poderia ameaçar a sua liberdade.

4 — As autoridades competentes deveriam dotar as zonas portuárias e as estradas de acesso aos portos de iluminação suficiente e placas sinalizadoras e assegurar aí a presença regular de patrulhas para a proteção dos marítimos.

Princípio orientador B4.4.6 — Marítimos em portos estrangeiros

1 — Para proteger os marítimos que se encontrem em portos estrangeiros, deveriam ser tomadas medidas para facilitar:

a) O acesso ao cônsul do Estado de que são nacionais ou do Estado de residência;

b) Uma cooperação eficaz entre os cônsules e as autoridades locais ou nacionais.

2 — O caso de marítimos detidos ou retidos num porto estrangeiro deveria ser tratado com celeridade, de acordo com os procedimentos legais, devendo os interessados beneficiar de proteção consular adequada.

3 — Sempre que, por algum motivo, um marítimo for detido ou retido no território de um Membro, a autoridade competente deveria, se o marítimo o solicitar, informar imediatamente o Estado de bandeira, bem como o Estado da nacionalidade do marítimo. A autoridade competente deveria informar rapidamente o marítimo do seu direito de apresentar tal pedido. O Estado da nacionalidade do marítimo deveria informar rapidamente a sua família. A autoridade competente deveria autorizar os agentes consulares destes Estados a ver imediatamente o marítimo e a visitá-lo regularmente durante todo o período de detenção.

4 — Qualquer Membro deveria, sempre que necessário, tomar medidas para proteger os marítimos de agressões e outros atos ilegais quando o navio se encontre nas suas águas territoriais, em especial na proximidade dos portos.

5 — Os responsáveis nos portos e a bordo dos navios deveriam efetuar todos os esforços para permitir aos marítimos ir a terra o mais rapidamente possível, após a chegada do navio ao porto.

Regra 4.5 — Segurança social

Objetivo: assegurar a adoção de medidas com vista a permitir que os marítimos beneficiem da segurança social.

1 — Qualquer Membro deve assegurar que todos os marítimos e, na medida do previsto pela legislação nacional, as pessoas a seu cargo beneficiam de uma proteção de segurança social em conformidade com o código, sem prejuízo, contudo, das condições mais favoráveis previstas no n.º 8 do artigo 19.º da Constituição.

2 — Qualquer Membro compromete-se a tomar medidas, em função da sua situação nacional, a título individual bem como no âmbito da cooperação internacional, para conseguir progressivamente uma proteção de segurança social completa para os marítimos.

3 — Qualquer Membro deve assegurar que os marítimos abrangidos pela sua legislação em matéria de segurança

social e, na medida do previsto na legislação nacional, as pessoas a seu cargo possam beneficiar de uma proteção de segurança social que não seja menos favorável que aquela de que beneficiam os trabalhadores de terra.

Norma A4.5 — Segurança social

1 — Os domínios a considerar para atingir progressivamente a proteção completa de segurança social prevista na regra 4.5 são os cuidados médicos, o subsídio de doença, as prestações de desemprego, as prestações por velhice, as prestações em caso de acidente de trabalho ou doença profissional, as prestações familiares, as prestações de maternidade, as prestações de invalidez e as prestações de sobrevivência, que completam a proteção prevista na regra 4.1, relativa aos cuidados médicos, e na regra 4.2, relativa à responsabilidade dos armadores, bem como por outras disposições da presente convenção.

2 — Quando da ratificação, a proteção assegurada por qualquer Membro, conforme o disposto no n.º 1 da regra 4.5, deve incluir, pelo menos, três dos nove domínios enumerados no n.º 1 da presente norma.

3 — Qualquer Membro deve tomar medidas, em função da sua situação nacional, para assegurar a proteção da segurança social complementar prevista no n.º 1 da presente norma a todos os marítimos que residam habitualmente no seu território. Esta responsabilidade pode ser posta em prática mediante, por exemplo, acordos bilaterais ou multilaterais sobre a matéria, ou sistemas baseados em contribuições. A proteção assim assegurada não deve ser menos favorável do que aquela de que gozam as pessoas que trabalham em terra e que residem no território do Membro em questão.

4 — Não obstante a atribuição das responsabilidades indicada no n.º 3 da presente norma, os Membros podem estabelecer, mediante acordos bilaterais ou multilaterais, ou através de disposições adotadas no quadro de organizações regionais de integração económica, outras regras relativas à legislação da segurança social aplicável aos marítimos.

5 — As responsabilidades de qualquer Membro relativamente aos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira incluem as previstas nas regras 4.1 e 4.2 e nas disposições correspondentes do código, bem como as inerentes às suas obrigações gerais nos termos do direito internacional.

6 — Qualquer Membro deve considerar as várias modalidades segundo as quais, na ausência de uma cobertura suficiente para os domínios mencionados no n.º 1 da presente norma, os marítimos podem beneficiar de prestações comparáveis, de acordo com a legislação e a prática nacionais.

7 — A proteção referida no n.º 1 da regra 4.5 pode, consoante o caso, estar prevista na legislação, em regimes privados, em convenções coletivas ou numa combinação destes meios.

8 — Na medida em que tal seja compatível com a legislação e a prática nacionais, os Membros devem cooperar, através de acordos bilaterais ou multilaterais ou outros, para assegurar a manutenção dos direitos em matéria de segurança social, garantidos por sistemas contributivos ou não contributivos, adquiridos ou em curso de aquisição pelos marítimos, independentemente do seu local de residência.

9 — Qualquer Membro deve instituir procedimentos justos e eficazes para a resolução de conflitos.

10 — Qualquer Membro deve, aquando da ratificação, especificar os domínios para os quais a proteção é assegurada, de acordo com o n.º 2 da presente norma. Posteriormente, quando assegurar a cobertura de um ou vários dos outros domínios especificados no n.º 1 da presente norma, deve informar o Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, que deve manter um registo destas informações que porá à disposição de todas as partes interessadas.

11 — Os relatórios apresentados ao Secretariado Internacional do Trabalho, por força do artigo 22.º da Constituição, devem também incluir informações sobre as medidas tomadas de acordo com o n.º 2 da regra 4.5 para estender a proteção a outros domínios.

Princípio orientador B4.5 — Segurança social

1 — A proteção assegurada aquando da ratificação, de acordo com o n.º 2 da norma A4.5, deveria incluir, pelo menos, os cuidados médicos, o subsídio de doença e as prestações em caso acidente de trabalho ou doença profissional.

2 — Nos casos mencionados no n.º 6 da norma A4.5, poderão ser concedidos benefícios idênticos através de seguros, acordos bilaterais ou multilaterais ou outros meios adequados, tendo em consideração as disposições das convenções coletivas aplicáveis. Quando tais medidas forem adotadas, os marítimos a quem estas se aplicam deveriam ser informados das modalidades segundo as quais será fornecida a proteção assegurada pelos diversos domínios da segurança social.

3 — Caso os marítimos estejam abrangidos por mais de uma legislação nacional em matéria de segurança social, os respetivos Membros deveriam cooperar com vista a determinar por acordo qual das legislações a aplicar, tendo em conta fatores como o tipo e o nível de proteção, mais favoráveis para os marítimos interessados, bem como a sua preferência.

4 — Os procedimentos a definir nos termos do n.º 9 da norma A4.5 deveriam ser concebidos de forma a cobrir todos os conflitos relacionados com as reclamações dos marítimos interessados, independentemente da forma como essa cobertura é assegurada.

5 — Qualquer Membro que tenha marítimos nacionais ou não nacionais, ou ambos, empregados a bordo de navios que arvoram a sua bandeira deveriam oferecer a proteção de segurança social prevista pela presente convenção, conforme aplicável, e deveria reexaminar periodicamente os domínios da proteção de segurança social mencionada no n.º 1 da norma A4.5, com vista a identificar outros domínios úteis para os marítimos em causa.

6 — O contrato de trabalho marítimo deveria especificar as modalidades segundo as quais a proteção dos diferentes domínios da segurança social será assegurada ao interessado pelo armador e conter qualquer outra informação útil de que este disponha, como as deduções obrigatórias à remuneração do marítimo e as contribuições do armador eventualmente exigíveis, de acordo com as prescrições dos organismos autorizados especificados no quadro dos regimes nacionais de segurança social aplicáveis.

7 — No exercício efetivo da sua jurisdição no domínio das questões sociais, o Membro cuja bandeira o navio arvora deveria assegurar que as obrigações dos armadores em matéria de proteção de segurança social são cumpridas, nomeadamente o pagamento das contribuições para regimes de segurança social.

Título 5. Cumprimento e aplicação

1 — As regras constantes do presente título especificam a responsabilidade que incumbe a cada Membro de cumprir e aplicar plenamente os princípios e direitos definidos nos artigos da presente convenção, bem como as obrigações específicas mencionadas nos títulos 1, 2, 3 e 4.

2 — Os n.ºs 3 e 4 do artigo VI, que autorizam a aplicação das disposições da parte A do código através de disposições equivalentes no conjunto, não se aplicam à parte A do código do presente título.

3 — De acordo com o n.º 2 do artigo VI, qualquer Membro deve cumprir as responsabilidades que lhes incumbem por força das regras, tal como enunciadas nas normas correspondentes da parte A do código, tendo em devida consideração os correspondentes princípios orientadores da parte B do código.

4 — As disposições do presente título devem ser aplicadas tendo em consideração o facto de que marítimos e armadores, tal como qualquer outra pessoa, são iguais perante a lei e têm direito a uma proteção jurídica igual e não deverão sofrer de discriminação no acesso aos tribunais ou a outros mecanismos de resolução de conflitos. As disposições do presente título não determinam qualquer jurisdição ou foro legal.

Regra 5.1 — Responsabilidades do Estado de bandeira

Objetivo: assegurar que qualquer Membro cumpre as responsabilidades que lhes incumbem nos termos da presente convenção, relativamente aos navios que arvoram a sua bandeira.

Regra 5.1.1 — Princípios gerais

1 — Qualquer Membro deve assegurar o cumprimento das obrigações que lhes incumbem nos termos da presente convenção a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

2 — Qualquer Membro deve estabelecer um sistema eficaz de inspeção e de certificação das condições do trabalho marítimo, de acordo com as regras 5.1.3 e 5.1.4, com vista a assegurar que as condições de trabalho e de vida dos marítimos, estão e continuem em conformidade com as normas da presente convenção a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

3 — Para a implementação de um sistema eficaz de inspeção e de certificação das condições do trabalho marítimo, um Membro pode, sendo caso disso, autorizar instituições públicas ou outros organismos, incluindo os de outro Membro se este o consentir, cuja competência e independência para realizar inspeções ou emitir certificados, ou ambos, reconheça. Em todos os casos, o Membro mantém total responsabilidade pela inspeção e certificação das condições de trabalho e de vida dos marítimos interessados a bordo de navios que arvoram a sua bandeira.

4 — O certificado de trabalho marítimo, completado por uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, atesta, salvo prova em contrário, que o navio foi devidamente inspecionado pelo Estado de bandeira e que as prescrições da presente convenção, relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos, foram cumpridas na medida certificada.

5 — Os relatórios apresentados pelo Membro ao Secretariado Internacional do Trabalho, ao abrigo do artigo 22.º da Constituição, devem incluir informações sobre o sistema

mencionado no n.º 2 da presente regra, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia.

Norma A5.1.1 — Princípios gerais

1 — Qualquer Membro deve definir objetivos e normas claras para a administração dos seus sistemas de inspeção e de certificação, bem como procedimentos gerais adequados para avaliar em que medida esses objetivos foram atingidos e essas normas respeitadas.

2 — Qualquer Membro deve exigir que um exemplar da presente convenção esteja disponível a bordo de qualquer navio que arvore a sua bandeira.

Princípio orientador B5.1.1 — Princípios gerais

1 — A autoridade competente deveria adotar as disposições necessárias para promover uma cooperação eficaz entre as instituições públicas e as outras organizações a que se referem as regras 5.1.1 e 5.1.2, relacionadas com as condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo dos navios.

2 — Para melhor assegurar a cooperação entre os inspetores e os armadores, os marítimos e as respetivas organizações, e a fim de manter ou melhorar as condições de trabalho e de vida dos marítimos, a autoridade competente deveria consultar com regularidade os representantes das referidas organizações sobre os melhores meios para atingir estes objetivos. As modalidades destas consultas deveriam ser determinadas pela autoridade competente após consulta às organizações de armadores e de marítimos.

Regra 5.1.2 — Autorização das organizações reconhecidas

1 — As instituições públicas ou outras organizações referidas no n.º 3 da regra 5.1.1 («organizações reconhecidas») devem ter sido reconhecidas pela autoridade competente como cumprindo as prescrições do código, relativamente à sua competência e independência. As funções de inspeção ou de certificação que as organizações reconhecidas poderão estar autorizadas a assegurar devem estar relacionadas com atividades que o código diga expressamente que serão realizadas pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida.

2 — Os relatórios referidos no n.º 5 da regra 5.1.1 devem conter informações relativas a todas as organizações reconhecidas, aos poderes que lhes são conferidos e às disposições adotadas pelo Membro para assegurar que as atividades autorizadas são realizadas de forma completa e eficaz.

Norma A5.1.2 — Autorização das organizações reconhecidas

1 — Para efeitos do reconhecimento referido no n.º 1 da regra 5.1.2, a autoridade competente deve analisar a competência e a independência da organização interessada e determinar se esta demonstrou, na medida necessária ao exercício das atividades abrangidas pela autorização, que:

a) Possui as competências técnicas correspondentes aos aspetos pertinentes da presente convenção, bem como um conhecimento suficiente da exploração de navios, incluindo os requisitos mínimos para o trabalho a bordo de um navio, condições de emprego, alojamento e lazer, alimentação e serviço de mesa, prevenção de acidentes, proteção da saúde, assistência médica, bem-estar e proteção em matéria de segurança social;

b) Tem capacidade para manter e atualizar as competências do seu pessoal;

c) Possui um conhecimento suficiente das prescrições da presente convenção, bem como da legislação nacional aplicável e dos instrumentos internacionais pertinentes;

d) A sua dimensão, estrutura, experiência e meios correspondem ao tipo e ao âmbito da autorização.

2 — Todas as autorizações concedidas em matéria de inspeção devem, pelo menos, autorizar a organização reconhecida a exigir a retificação das deficiências por ela identificadas, no que respeita às condições de trabalho e de vida dos marítimos, e a efetuar inspeções nesse domínio a pedido do Estado do porto.

3 — Todo o Membro deve estabelecer:

a) Um sistema que assegure a adequação das tarefas realizadas pelas organizações reconhecidas, incluindo informações sobre todas as disposições aplicáveis da legislação nacional e dos instrumentos internacionais pertinentes;

b) Procedimentos de comunicação com estas organizações e de controlo da sua atividade.

4 — Qualquer Membro deve fornecer ao Secretariado Internacional do Trabalho a lista das organizações reconhecidas autorizadas a atuar em seu nome e manter esta lista atualizada. A lista deve especificar as funções que as organizações reconhecidas estão autorizadas a assegurar. O Secretariado deverá colocar a lista à disposição do público.

Princípio orientador B5.1.2 — Autorização das organizações reconhecidas

1 — A organização que solicitar o reconhecimento deveria demonstrar que possui a competência e a capacidade necessárias no plano técnico, administrativo e de gestão para assegurar a prestação de um serviço de qualidade nos prazos estabelecidos.

2 — Para efeitos de avaliação dos meios de que dispõe uma determinada organização, a autoridade competente deveria verificar se aquela:

a) Dispõe de pessoal técnico, de gestão e de apoio adequado;

b) Dispõe, para fornecer os serviços requeridos, de profissionais qualificados em número suficiente e repartidos de forma a assegurar uma cobertura geográfica adequada;

c) Demonstrou capacidade para prestar serviços de qualidade nos prazos estabelecidos;

d) É independente e responsável pelas suas ações.

3 — A autoridade competente deveria celebrar um acordo escrito com qualquer organização que reconheça com vista a uma autorização. Este acordo deveria incluir os seguintes elementos:

a) Âmbito de aplicação;

b) Objeto;

c) Condições gerais;

d) Execução das funções nos termos da autorização;

e) Base legal das funções nos termos da autorização;

f) Apresentação de relatórios à autoridade competente;

g) Comunicação da autorização pela autoridade competente à organização reconhecida;

h) Controlo pela autoridade competente das atividades delegadas à organização reconhecida.

4 — Qualquer Membro deveria exigir às organizações reconhecidas que elaborem um sistema para a qualificação do pessoal empregado como inspetores, de forma a assegurar a atualização regular dos seus conhecimentos e competências.

5 — Qualquer Membro deveria exigir às organizações reconhecidas que mantenham registos dos seus serviços, de forma a poderem provar que agiram em conformidade com as normas aplicáveis relativamente aos aspetos abrangidos por esses serviços.

6 — Quando da elaboração dos procedimentos de controlo mencionados na alínea *b*) do n.º 3 da norma A5.1.2, qualquer Membro deveria ter em conta as *Diretivas para Autorização de Organizações que atuam em nome da administração*, adotadas no quadro da Organização Marítima Internacional.

Regra 5.1.3 — Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1 — A presente Regra aplica-se aos navios:

a) De tonelagem bruta igual ou superior a 500, que efetuam viagens internacionais;

b) De tonelagem bruta igual ou superior a 500, que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre dois portos de outro país.

Para efeitos da presente regra, «viagem internacional» designa uma viagem de um país para um porto de outro país.

2 — A presente regra aplica-se também a qualquer navio que arvora a bandeira de um Membro e que não esteja abrangido pelo n.º 1 da presente regra, a pedido do armador ao Membro em questão.

3 — Qualquer Membro deve exigir aos navios que arvoram a sua bandeira que conservem e mantenham atualizado um certificado de trabalho marítimo que ateste que as condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, incluindo as medidas com vista a assegurar a conformidade permanente das disposições adotadas que devem ser mencionadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo referida no n.º 4 da presente regra, foram objeto de inspeção e cumprem as prescrições da legislação nacional ou outras disposições com vista à aplicação da presente convenção.

4 — Qualquer Membro deve exigir aos navios que arvoram a sua bandeira que conservem e mantenham atualizada uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, mencionando as prescrições nacionais com vista à aplicação da presente convenção no que respeita às condições de trabalho e de vida dos marítimos e estabelecendo as medidas adotadas pelo armador para assegurar o cumprimento destas prescrições no navio ou navios em questão.

5 — O certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo devem estar de acordo com o modelo prescrito pelo código.

6 — Sempre que a autoridade competente do Membro, ou uma organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito, tenha verificado, mediante inspeção, que um navio que arvora a bandeira do Membro cumpre ou continua a cumprir as normas da presente convenção, deve emitir ou renovar o certificado de trabalho marítimo correspondente e anotá-lo num registo acessível ao público.

7 — A parte A do código contém prescrições detalhadas relativas ao certificado de trabalho marítimo e à declaração de conformidade do trabalho marítimo, incluindo uma lista dos pontos a inspecionar e a aprovar.

Norma A5.1.3 — Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1 — O certificado de trabalho marítimo deve ser emitido ao navio pela autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada para o efeito, por um período não superior a cinco anos. A lista dos pontos que devem ser inspecionados e considerados conformes com a legislação nacional ou outras disposições com vista à aplicação das prescrições da presente convenção, relativamente às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, antes da emissão de um certificado de trabalho marítimo, encontra-se no apêndice A5-I.

2 — A validade do certificado de trabalho marítimo deve estar sujeita à realização de uma inspeção intermédia, efetuada pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito, que tem como objetivo verificar que as prescrições nacionais que visam a aplicação da presente convenção continuam a ser cumpridas. Se for efetuada apenas uma inspeção intermédia e o período de validade do certificado for de cinco anos, esta inspeção deve realizar-se entre o 2.º e o 3.º aniversário da data do certificado. A data do aniversário será o dia e o mês de cada ano correspondentes à data de validade do certificado de trabalho marítimo. A inspeção intermédia deve ser tão extensa e aprofundada quanto as inspeções efetuadas para renovação do certificado. O certificado deve ser averbado após uma inspeção intermédia satisfatória.

3 — Não obstante o disposto no n.º 1 da presente norma, quando a inspeção de renovação tiver sido concluída nos três meses que antecedem a data de validade do certificado existente, o novo certificado de trabalho marítimo deve ser válido a partir da data de conclusão da referida inspeção, por um período não superior a cinco anos a partir da data de validade do certificado existente.

4 — Quando a inspeção de renovação tiver sido concluída mais de três meses antes da data de validade do certificado existente, o novo certificado de trabalho marítimo deve ser válido por um período não superior a cinco anos a partir da data de conclusão da referida inspeção.

5 — O certificado de trabalho marítimo pode ser emitido a título provisório:

a) A novos navios, no momento da entrega;

b) Quando o navio muda de bandeira;

c) Quando o armador assume a responsabilidade pela exploração de um navio que é novo para esse armador.

6 — Um certificado de trabalho marítimo só pode ser emitido a título provisório por um período não superior a seis meses, pela autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito.

7 — Um certificado de trabalho marítimo provisório só é emitido após ter sido verificado que:

a) O navio foi inspecionado, na medida em que foi razoável e possível, no que respeita às prescrições indicadas no anexo A5-I, tendo em conta a verificação dos elementos referidos nas alíneas *b*), *c*) e *d*) do presente número;

b) O armador demonstrou à autoridade competente ou à organização reconhecida que foram aplicados a bordo procedimentos adequados ao cumprimento da presente convenção;

c) O comandante tem conhecimento das prescrições da presente convenção e das suas obrigações relativamente à aplicação da mesma;

d) As informações pertinentes foram apresentadas à autoridade competente ou à organização reconhecida com vista à emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo.

8 — A emissão do certificado de trabalho marítimo com prazo de validade normal está dependente da realização, antes do termo de validade do certificado provisório, de uma inspeção completa de acordo com o n.º 1 da presente norma. Não serão emitidos novos certificados provisórios após o período inicial de seis meses mencionado no n.º 6 da presente norma. Não é necessária a emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo durante o período de validade do certificado provisório.

9 — O certificado de trabalho marítimo, o certificado provisório de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo devem ser redigidos de acordo com os modelos apresentados no anexo A5-II.

10 — A declaração de conformidade do trabalho marítimo deve ser anexada ao certificado de trabalho marítimo. Essa declaração deve incluir duas partes:

a) A parte I deve ser estabelecida pela autoridade competente e deve: *i*) indicar a lista dos pontos a inspecionar, de acordo com o n.º 1 da presente norma; *ii*) indicar as prescrições nacionais que cumprem as disposições pertinentes da presente convenção fazendo referência às disposições aplicáveis da legislação nacional e incluindo, sempre que necessário, informações concisas sobre os pontos relevantes das prescrições nacionais; *iii*) fazer referência às prescrições da legislação nacional para certas categorias de navios; *iv*) mencionar qualquer disposição equivalente no conjunto, adotada de acordo com o n.º 3 do artigo VI; *v*) indicar claramente qualquer exceção concedida pela autoridade competente nos termos do título 3;

b) A parte II deve ser estabelecida pelo armador e deve enunciar as medidas adotadas para assegurar a conformidade permanente com as prescrições nacionais entre as inspeções, bem como as medidas propostas para assegurar uma melhoria contínua.

A autoridade competente ou a organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito deve certificar a parte II e emitir a declaração de conformidade do trabalho marítimo.

11 — O resultado de todas as inspeções ou outras verificações efetuadas posteriormente ao navio, e todas as deficiências importantes encontradas durante estas verificações, devem ser registados, bem como a data da retificação de tais deficiências. Estas informações, acompanhadas de tradução para inglês caso não tenham sido registadas nesta língua, devem ser inseridas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, ou anexadas a esse documento, ou postas à disposição dos marítimos, dos inspetores do Estado de bandeira, do pessoal autorizado do Estado do porto e dos representantes dos armadores e dos marítimos por qualquer outro meio de acordo com a legislação nacional.

12 — Deve existir a bordo um exemplar válido e atualizado do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo, bem como a sua tradução para inglês, caso o original não seja redigido nesta língua, e deve ser afixada uma cópia dos mesmos em local visível e acessível aos marítimos. Deve ser também fornecida uma cópia destes documentos aos marítimos, aos inspetores do Estado de bandeira, ao pessoal autorizado do Estado

do porto ou representantes dos armadores e dos marítimos que o solicitem, de acordo com a legislação nacional.

13 — A obrigação relativa à elaboração de uma tradução para inglês, mencionada nos n.ºs 11 e 12 da presente norma, não se aplica a navio que não efetue viagens internacionais.

14 — O certificado emitido ao abrigo dos n.ºs 1 ou 5 da presente norma perde a validade:

a) Se as inspeções prescritas não forem efetuadas dentro dos prazos estabelecidos no n.º 2 da presente norma;

b) Se o certificado não for averbado de acordo com o n.º 2 da presente norma;

c) Se houver alteração da bandeira do navio;

d) Quando o armador deixa de assumir a responsabilidade pela exploração do navio;

e) Quando forem efetuadas alterações significativas à estrutura ou ao equipamento mencionado no título 3.

15 — No caso mencionado nas alíneas *c*), *d*) ou *e*) do n.º 14 da presente norma, o novo certificado só deve ser emitido se a autoridade competente, ou a organização reconhecida que o emite, estiver plenamente segura de que o navio cumpre as prescrições da presente norma.

16 — O certificado de trabalho marítimo deve ser retirado pela autoridade competente ou a organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito pelo Estado de bandeira se existirem provas de que o navio em questão não cumpre as prescrições da presente convenção e que não foi tomada qualquer medida corretiva prescrita.

17 — Ao considerar retirar um certificado de trabalho marítimo, de acordo com o n.º 16 da presente norma, a autoridade competente ou a organização reconhecida deve ter em conta a gravidade ou a frequência das deficiências.

Princípio orientador B5.1.3 — Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1 — O enunciado das prescrições nacionais incluídas na parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo deveria incluir ou ser acompanhado por referências às disposições legislativas que regem as condições de trabalho e de vida dos marítimos para cada uma das prescrições enumeradas no anexo A5-I. Nos casos em que a legislação nacional segue exatamente as prescrições enunciadas na presente convenção, será suficiente referi-lo. Quando uma disposição da presente convenção for aplicada mediante disposições equivalentes no conjunto, nos termos do n.º 3 do artigo VI, esta deveria ser identificada e deveria ser fornecida uma explicação concisa. Quando a autoridade competente conceder alguma exceção, nos termos do título 3, a disposição ou disposições em questão deveriam ser claramente indicadas.

2 — As medidas mencionadas na parte II da declaração de conformidade do trabalho marítimo, estabelecidas pelo armador, deveriam indicar, nomeadamente, em que ocasiões será verificada a continuidade da conformidade com determinadas prescrições nacionais, as pessoas que devem proceder à verificação, os registos a manter e ainda os procedimentos a seguir após a constatação de uma não conformidade. A parte II pode apresentar-se sob diversas formas. Poderá remeter para documentação mais geral sobre as políticas e os procedimentos relativos a outros aspetos do setor marítimo como, por exemplo, os documentos exigidos pelo *Código Internacional da Gestão da Segurança* (Código ISM) ou as informações exigidas na

regra 5 do capítulo XI-1 da Convenção SOLAS, sobre o registo sinótico contínuo dos navios.

3 — As medidas para assegurar a conformidade permanente deveriam referir nomeadamente as prescrições internacionais gerais que obrigam o armador e o comandante a manter-se informados sobre os mais recentes progressos tecnológicos e científicos, no que respeita à organização dos locais de trabalho, tendo em conta os perigos inerentes ao trabalho dos marítimos, bem como a informar devidamente os representantes dos marítimos, assegurando assim um melhor nível de proteção das condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo.

4 — A declaração de conformidade do trabalho marítimo deveria, sobretudo, ser redigida em termos claros, escolhidos de forma a ajudar todos os interessados, nomeadamente os inspetores do Estado de bandeira, o pessoal autorizado do Estado do porto e os marítimos, a verificar que as prescrições estão a ser corretamente aplicadas.

5 — O anexo B5-1 é um exemplo da informação que pode figurar na declaração de conformidade do trabalho marítimo.

6 — Quando um navio muda de bandeira, conforme indicado na alínea c) do n.º 14 da norma A5.1.3, e quando ambos os Estados interessados tenham ratificado a presente convenção, o Estado cujo navio estava anteriormente autorizado a arvorar a bandeira deveria enviar, o mais rapidamente possível, à autoridade competente do outro Membro uma cópia do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo existentes a bordo antes da mudança de bandeira e, se aplicável, uma cópia dos relatórios de inspeção pertinentes, se a autoridade competente a solicitar nos três meses seguintes à data da mudança da bandeira.

Regra 5.1.4 — Inspeção e aplicação

1 — Qualquer Membro deve verificar, mediante um sistema eficaz e coordenado de inspeções periódicas, de vigilância e de outras medidas de controlo, que os navios que arvoram a sua bandeira cumprem as prescrições da presente convenção, tal como são aplicadas pela legislação nacional.

2 — As prescrições detalhadas relativas ao sistema de inspeção e de aplicação mencionado no n.º 1 da presente regra são estabelecidas na parte A do código.

Norma A5.1.4 — Inspeção e aplicação

1 — Qualquer Membro deve manter um sistema de inspeção das condições dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, nomeadamente para verificar que as medidas relativas às condições de trabalho e de vida enunciadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, quando aplicável, são cumpridas e que as prescrições da presente convenção são respeitadas.

2 — A autoridade competente deve nomear inspetores qualificados em número suficiente para assumir as responsabilidades que lhe incumbem nos termos do n.º 1 da presente norma. Sempre que organizações reconhecidas tenham sido autorizadas a realizar inspeções, os Membros devem exigir que o pessoal afeto a esta atividade disponha das qualificações necessárias para o efeito e dê aos interessados a autoridade jurídica necessária ao exercício das suas funções.

3 — Devem ser tomadas as disposições necessárias para assegurar que os inspetores possuam formação, competências, atribuições, poderes, estatuto e independência necessárias ou desejáveis para que possam efetuar a veri-

ficação e assegurar o cumprimento estabelecidos no n.º 1 da presente norma.

4 — As inspeções devem ser efetuadas nos intervalos indicados na norma A5.1.3, quando aplicável. Estes intervalos não devem, em caso algum, ser superiores a três anos.

5 — O Membro que receba uma queixa que não lhe pareça manifestamente infundada ou obtiver prova de que um navio que arvorar a sua bandeira não cumpre as prescrições da presente convenção, ou que existem falhas graves na aplicação das medidas enunciadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo deve tomar as medidas necessárias para investigar a situação e certificar-se de que são tomadas medidas para solucionar as deficiências encontradas.

6 — Qualquer Membro deve formular regras adequadas e assegurar a sua aplicação efetiva com vista a proporcionar aos inspetores um estatuto e condições de serviço que assegurem a sua independência relativamente a qualquer mudança de governo e a qualquer influência externa indevida.

7 — Os inspetores que tenham recebido instruções claras quanto às tarefas a executar e estejam munidos dos poderes adequados devem estar autorizados a:

a) Subir a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro;

b) Proceder a todas as verificações, testes ou inquéritos que julguem necessários para se assegurarem de que as normas são estritamente respeitadas;

c) Exigir a retificação de todas as deficiências e impedir que um navio abandone o porto até que tenham sido tomadas as medidas necessárias, quando existam motivos para crer que as deficiências constituem uma infração grave às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos, ou representam um risco grave para a segurança, a saúde ou a proteção dos marítimos.

8 — Qualquer medida tomada de acordo com a alínea c) do n.º 7 da presente norma deve poder ser objeto de recurso perante a autoridade judicial ou administrativa.

9 — Os inspetores devem ter o poder de aconselhar, em vez de intentar ou de recomendar punições, quando não exista uma infração manifesta às prescrições da presente convenção que ponha em risco a segurança, a saúde ou a proteção dos marítimos em causa e quando não existam antecedentes de infrações análogas.

10 — Os inspetores devem manter a confidencialidade sobre a origem de todas as queixas ou reclamações alegando a existência de perigo ou deficiências que possam comprometer as condições de trabalho e de vida dos marítimos, ou a violação das disposições legislativas, e abster-se de revelar ao armador, ao seu representante ou a quem explora o navio que procedeu a uma inspeção na sequência daquelas queixas ou reclamações.

11 — Aos inspetores não devem ser confiadas tarefas em número ou de natureza tal que seja suscetível de prejudicar uma inspeção eficaz ou de prejudicar a sua autoridade ou imparcialidade relativamente aos armadores, aos marítimos ou a qualquer outra parte interessada. Os inspetores devem:

a) Ser proibidos de ter qualquer interesse, direto ou indireto, nas atividades que vão inspecionar;

b) Estar obrigados a não revelar, sob pena de sanção ou medida disciplinar adequada, mesmo após a cessação das suas funções, os segredos comerciais, os procedimentos de exploração confidenciais ou as informações de natureza pessoal de que possam ter tomado conhecimento no exercício das suas funções.

12 — Os inspetores devem apresentar um relatório de todas as inspeções efetuadas à autoridade competente. Uma cópia desse relatório, em língua inglesa ou na língua de trabalho do navio, deve ser entregue ao comandante e outra afixada no quadro de informações do navio para os marítimos, e comunicada aos seus representantes a pedido destes.

13 — A autoridade competente do Membro deve manter registos das inspeções efetuadas às condições dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira. Deve publicar um relatório anual sobre as atividades de inspeção num prazo razoável, que não ultrapasse seis meses após o final do ano.

14 — Em caso de um inquérito na sequência de um acidente grave, o relatório deve ser submetido à autoridade competente logo que possível, o mais tardar um mês após a conclusão do inquérito.

15 — Sempre que forem efetuadas inspeções ou tomadas medidas nos termos das disposições da presente norma, devem ser efetuados todos os esforços razoáveis para evitar que o navio seja indevidamente detido ou retardado.

16 — Devem ser pagas indemnizações, de acordo com a legislação nacional, por danos ou perdas resultantes do exercício ilícito dos poderes dos inspetores. O ónus da prova incide sempre sobre o queixoso.

17 — Devem estar previstas sanções adequadas e outras medidas corretivas, efetivamente aplicadas por todos os Membros, em caso de infração às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos, e de obstrução ao exercício das funções dos inspetores.

Princípio orientador B5.1.4 — Inspeção e aplicação

1 — A autoridade competente e qualquer outro serviço ou autoridade responsável pela totalidade ou parte da inspeção das condições de trabalho e de vida dos marítimos deveriam dispor dos recursos necessários para poder cumprir as suas funções. Em particular:

a) Qualquer Membro deveria tomar as medidas necessárias para que os inspetores possam dispor, quando necessário, do apoio de peritos e de técnicos devidamente qualificados, na prestação do seu trabalho;

b) Os inspetores deveriam dispor de locais convenientemente situados, bem como de meios materiais e de transporte adequados, para poderem executar eficazmente as suas tarefas.

2 — A autoridade competente deveria formular uma política em matéria de cumprimento e aplicação, com vista a garantir uma certa coerência e a orientar as atividades de inspeção e aplicação relativas à presente convenção. Exemplos desta política deveriam ser comunicados a todos os inspetores e aos funcionários responsáveis por fazer cumprir a lei e postos à disposição do público, bem como dos armadores e dos marítimos.

3 — A autoridade competente deveria instituir procedimentos simples que lhe permitam obter de forma confidencial toda e qualquer informação relativa a eventuais infrações às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos, transmitida diretamente pelos marítimos, ou por intermédio dos seus representantes e criar condições para que os inspetores possam investigar o assunto sem demora, que incluam:

a) Autorizar o comandante, os marítimos ou seus representantes a solicitar uma inspeção quando julguem necessário;

b) Fornecer aos armadores e aos marítimos, bem como às organizações interessadas, informações e pareceres técnicos sobre os meios mais eficazes para dar cumprimento às prescrições da presente convenção e promover uma melhoria contínua das condições dos marítimos a bordo.

4 — Os inspetores deveriam estar devidamente formados e ser em número suficiente para poderem executar eficazmente as suas tarefas, tendo em devida consideração:

a) A importância das tarefas que lhes incumbem, em especial o número, a natureza e a dimensão dos navios submetidos a inspeção, bem como o número e a complexidade das disposições legais a aplicar;

b) Os recursos disponibilizados aos inspetores;

c) As condições práticas em que a inspeção deve ser efetuada de forma a ser eficaz.

5 — Sem prejuízo das condições estabelecidas pela legislação nacional em matéria de recrutamento na função pública, os inspetores deveriam possuir qualificações e uma formação adequada para o exercício das suas funções e, na medida do possível, uma formação marítima ou experiência como marítimo. Deveriam possuir um conhecimento adequado das condições de trabalho e de vida dos marítimos, bem como da língua inglesa.

6 — Deveriam ser tomadas medidas para assegurar aos inspetores o aperfeiçoamento adequado durante o emprego.

7 — Todos os inspetores deveriam possuir um conhecimento claro das circunstâncias em que devem proceder a uma inspeção, do alcance da inspeção a efetuar nas diferentes circunstâncias mencionadas e do método geral de inspeção.

8 — Os inspetores, munidos dos poderes necessários, de acordo com a legislação nacional, deveriam estar autorizados, pelo menos, a:

a) Subir a bordo dos navios livremente e sem aviso prévio. No entanto, no momento de iniciar a inspeção do navio, os inspetores deveriam comunicar a sua presença ao comandante ou responsável e, se necessário, aos marítimos ou seus representantes;

b) Interrogar o comandante, os marítimos ou qualquer outra pessoa, incluindo o armador ou o seu representante, sobre qualquer questão relativa à aplicação das prescrições legais, na presença de todas as testemunhas que a pessoa possa ter solicitado;

c) Exigir a apresentação de todos os livros, diários de bordo, registos, certificados ou outra documentação ou informações diretamente relacionadas com o objeto da inspeção, com vista a verificar que a legislação nacional que assegura a aplicação da presente convenção é respeitada;

d) Assegurar a afixação dos avisos exigidos nos termos da legislação nacional que aplica a presente convenção;

e) Recolher e transportar, para efeitos de análise, amostras de produtos, carga, água potável, víveres, materiais e substâncias utilizadas ou manuseadas;

f) Na sequência de uma inspeção, chamar imediatamente a atenção do armador, explorador do navio ou comandante para as deficiências que possam afetar a saúde e a segurança das pessoas a bordo;

g) Alertar a autoridade competente e, se necessário, a organização reconhecida para todas as deficiências ou abusos que não se encontram especificamente cobertos pela legislação em vigor e apresentar propostas para melhoria desta legislação;

h) Informar a autoridade competente sobre todos os acidentes de trabalho ou doenças profissionais que afetam marítimos nos casos e da forma prescritos pela legislação.

9 — Quando uma amostra for recolhida ou transportada em conformidade com a alínea *e)* do n.º 8 do presente princípio orientador, o armador ou o seu representante e, se necessário, um marítimo, deveriam ser informados ou assistir à operação. A quantidade de amostra deveria ser devidamente registada pelo inspetor.

10 — O relatório anual publicado pela autoridade competente de cada Membro, relativamente aos navios que arvoram a sua bandeira, deveria incluir:

a) Uma lista da legislação em vigor relativamente às condições de trabalho e de vida dos marítimos, bem como todas as emendas que tenham entrado em vigor durante esse ano;

b) Informações detalhadas sobre a organização do sistema de inspeção;

c) Estatísticas sobre os navios ou outros locais sujeitos a inspeção e sobre os navios ou outros locais efetivamente inspecionados;

d) Estatísticas sobre todos os marítimos sujeitos à legislação nacional;

e) Estatísticas e informações sobre as violações da legislação, sanções impostas e casos de navios detidos;

f) Estatísticas sobre os acidentes de trabalho e doenças profissionais que afetam marítimos e tenham sido notificados.

Regra 5.1.5 — Procedimentos de queixa a bordo

1 — Qualquer Membro deve determinar que a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira existam procedimentos que permitam um tratamento justo, eficaz e célere de quaisquer queixas apresentadas por um marítimo alegando uma infração às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

2 — Qualquer Membro deve proibir e sancionar qualquer forma de represália a um marítimo que tenha apresentado uma queixa.

3 — As disposições da presente regra e correspondentes secções do código são aplicáveis sem prejuízo do direito do marítimo de procurar ser ressarcido por qualquer meio legal que lhe pareça adequado.

Norma A5.1.5 — Procedimentos de queixa a bordo

1 — Sem prejuízo de um âmbito mais vasto eventualmente conferido pela legislação ou por convenções coletivas nacionais, os marítimos poderão recorrer aos procedimentos a bordo para apresentar uma queixa sobre qualquer questão que constitua, no seu entender, uma infração às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

2 — Qualquer Membro deve assegurar que a legislação preveja o estabelecimento de procedimentos apropriados de queixa a bordo, com vista a cumprir as prescrições da regra 5.1.5. Estes procedimentos devem procurar resolver, ao nível mais baixo possível, o litígio que está na origem da queixa. Contudo, em qualquer caso, os marítimos devem ter o direito de apresentar a queixa diretamente ao comandante e, se considerarem necessário, junto de autoridades externas adequadas.

3 — Os procedimentos de queixa a bordo devem incluir o direito de os marítimos serem acompanhados ou repre-

sentados durante o procedimento de queixa assim como medidas contra a possibilidade de represálias a marítimos que tenham apresentado uma queixa. O termo «represália» designa qualquer ato hostil, executado por qualquer pessoa, contra um marítimo que tenha apresentado uma queixa que não seja manifestamente abusiva nem caluniosa.

4 — Todos os marítimos têm o direito de receber, além de um exemplar do seu contrato de trabalho marítimo, um documento que descreva os procedimentos de queixa em vigor a bordo do navio. O documento deve mencionar, designadamente, os contactos da autoridade competente no Estado de bandeira e, se estes forem diferentes, no país de residência dos marítimos, bem como o nome de uma ou mais pessoas que se encontrem a bordo e que possam, a título confidencial, aconselhá-los de forma imparcial quanto à sua queixa e ajudá-los de qualquer outra forma a efetivar o procedimento de queixa de que podem dispor enquanto estiverem a bordo.

Princípio orientador B5.1.5 — Procedimentos de queixa a bordo

1 — Sem prejuízo de disposições pertinentes de uma convenção coletiva aplicável, a autoridade competente deveria, em estreita consulta com as organizações de armadores e de marítimos, determinar um modelo com vista ao estabelecimento de procedimentos justos, rápidos e bem fundamentados para o tratamento de queixas a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro em questão. Para a determinação de tais procedimentos deveriam ser considerados os seguintes elementos:

a) Muitas queixas podem referir-se especificamente às pessoas a quem as queixas são submetidas, incluindo o comandante do navio. Em todos os casos, os marítimos deveriam poder também queixar-se diretamente ao comandante ou junto de instâncias externas;

b) Para evitar qualquer represália aos marítimos que tenham apresentado queixa sobre questões relativas à presente convenção, os procedimentos deveriam incentivar a nomeação de uma pessoa a bordo do navio que possa aconselhar os marítimos sobre os procedimentos a que estes podem recorrer e, se o autor da queixa assim o solicitar, assistir a qualquer reunião ou audiência referente ao motivo do litígio.

2 — Os procedimentos tratados durante o processo de consulta referido no n.º 1 do presente princípio orientador deveriam prever, no mínimo, o seguinte:

a) As queixas deveriam ser submetidas ao chefe de serviço do marítimo que apresenta a queixa ou ao seu superior hierárquico;

b) O chefe de serviço ou superior hierárquico do marítimo deveria esforçar-se por resolver o problema num prazo determinado, adaptado à gravidade do objeto do litígio;

c) Se o chefe de serviço ou superior hierárquico não conseguir resolver o litígio de forma satisfatória para o marítimo, este pode referir o facto ao comandante, que deveria encarregar-se pessoalmente da questão;

d) Os marítimos deveriam, em qualquer altura, ter o direito de ser acompanhados e representados por outro marítimo à sua escolha a bordo do navio em questão;

e) As queixas e as respetivas decisões deveriam ser registadas, devendo uma cópia das mesmas ser remetida aos marítimos em questão;

f) Se não for possível resolver uma queixa a bordo, esta deveria ser submetida em terra ao armador, que deveria

dispor de um prazo suficiente para resolver o problema, se necessário em consulta com os marítimos em causa ou qualquer pessoa que estes possam nomear para os representar;

g) Em todos os casos, os marítimos deveriam ter o direito de apresentar a sua queixa diretamente ao comandante e ao armador, bem como às autoridades competentes.

Regra 5.1.6 — Acidentes marítimos

1 — Qualquer Membro deve realizar um inquérito oficial sobre qualquer acidente marítimo grave de que resulte ferimento ou perda de vida humana e que envolva um navio que arvore a sua bandeira. O relatório final deste inquérito deve, em princípio, ser tornado público.

2 — Os Membros devem cooperar entre si de modo a facilitar a investigação sobre os acidentes marítimos graves referidos no n.º 1 da presente regra.

Norma A5.1.6 — Acidentes marítimos

(Sem disposições.)

Princípio orientador B5.1.6 — Acidentes marítimos

(Sem disposições.)

Regra 5.2 — Responsabilidades do Estado do porto

Objetivo: permitir que todos os Membros assumem as responsabilidades que lhes incumbem em virtude da presente convenção no que respeita à cooperação internacional necessária para assegurar a aplicação e o cumprimento das normas da convenção a bordo de navios estrangeiros.

Regra 5.2.1 — Inspeções no porto

1 — Todo o navio estrangeiro que faça escala, no curso normal da sua atividade ou por motivos inerentes à sua operação, no porto de um Membro pode ser sujeito a inspeção, de acordo com as disposições do n.º 4 do artigo v, para verificar a conformidade com as prescrições da presente convenção relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, incluindo os direitos dos marítimos.

2 — Qualquer Membro deve aceitar o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo exigidos pela regra 5.1.3 como atestando a conformidade, salvo prova em contrário, com as prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos. Por conseguinte, salvo nos casos especificados no código, a inspeção nos seus portos deve ser limitada ao controlo do certificado e da declaração.

3 — As inspeções nos portos são efetuadas por pessoal autorizado, de acordo com as disposições do código e de outros acordos internacionais aplicáveis que regulem as inspeções no território do Membro, a título de controlo dos navios pelo Estado do porto. Estas inspeções devem limitar-se à verificação de que os aspetos examinados estão em conformidade com as prescrições aplicáveis dos artigos e regras da presente convenção, bem como apenas da parte A do código.

4 — As inspeções efetuadas ao abrigo da presente regra devem basear-se num sistema eficaz de inspeção e vigilância, estabelecido pelo Estado do porto e capaz de contribuir para assegurar que as condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo de navios que escalam o porto do Membro interessado estão conformes com as prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

5 — Os relatórios submetidos pelos Membros ao abrigo do artigo 22.º da Constituição devem incluir informações relativas ao sistema mencionado no n.º 4 da presente regra, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia.

Norma A5.2.1 — Inspeções no porto

1 — Quando um funcionário autorizado que se tenha apresentado a bordo para efetuar uma inspeção e tenha solicitado, quando aplicável, o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo, constatar que:

a) Os documentos exigidos não são apresentados, ou não estão atualizados, ou são falsos, ou não têm as informações exigidas pela presente convenção, ou não são válidos por qualquer outra razão;

b) Existem motivos fortes para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes com as prescrições da presente convenção;

c) Existem motivos razoáveis para pensar que o navio mudou de bandeira com o objetivo de escapar à obrigação de cumprir as disposições da presente convenção;

d) Foi apresentada uma queixa baseada no facto de que determinadas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes com as prescrições da presente convenção;

pode ser efetuada uma inspeção mais aprofundada para verificar as condições de trabalho e de vida a bordo do navio. Esta inspeção será, em qualquer caso, efetuada sempre que se considere ou se alegue que as condições de trabalho e de vida não são conformes e estas possam constituir um perigo real para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos, ou quando o funcionário autorizado tenha motivos para crer que quaisquer deficiências constituem uma infração grave às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

2 — Sempre que for efetuada uma inspeção mais aprofundada num navio estrangeiro no porto de um Membro por pessoal autorizado nas circunstâncias indicadas nas alíneas a), b) ou c) do n.º 1 da presente norma, a mesma deve incidir, em princípio, sobre os pontos enumerados no anexo A5-III.

3 — No caso da apresentação de uma queixa nos termos da alínea d) do n.º 1 da presente norma, a inspeção deve limitar-se, em geral, ao objeto da queixa, a menos que a queixa ou a sua instrução forneça motivos fortes para proceder a uma inspeção aprofundada, de acordo com a alínea b) do n.º 1 da presente norma. Para efeitos da alínea d) do n.º 1 da presente norma, deve entender-se por «queixa» qualquer informação submetida por um marítimo, uma organização profissional, associação, sindicato ou, de uma forma geral, qualquer pessoa com interesse na segurança do navio, incluindo os riscos para a segurança ou saúde dos marítimos a bordo.

4 — Quando, na sequência de uma inspeção mais detalhada, se constatar que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com as prescrições da presente convenção, o funcionário autorizado deve comunicar imediatamente ao comandante do navio as deficiências constatadas e os prazos em que estas devem ser corrigidas. Se o funcionário autorizado considerar que as deficiências constatadas são significativas, ou se as mesmas estiverem relacionadas com uma queixa apresentada nos termos do n.º 3 da presente norma,

o funcionário autorizado deve comunicá-las às organizações de armadores e de marítimos presentes no território do Membro, e pode:

- a) Informar um representante do Estado de bandeira;
- b) Transmitir as informações pertinentes às autoridades competentes do porto de escala seguinte.

5 — O Membro em cujo território a inspeção é efetuada tem o direito de enviar ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho uma cópia do relatório de inspeção, acompanhada, se possível, da resposta enviada, no prazo prescrito, pelas autoridades competentes do Estado de bandeira, para que sejam tomadas todas as medidas consideradas adequadas e úteis para assegurar que estas informações são registadas e comunicadas às partes suscetíveis de utilizar os meios de recurso pertinentes.

6 — Quando, após uma inspeção mais aprofundada por parte de um funcionário autorizado, se constatar que o navio não cumpre as prescrições da presente convenção e que:

- a) As condições a bordo apresentam um perigo evidente para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos;
- b) A não conformidade constitui uma infração grave ou repetida às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos,

o funcionário autorizado deve tomar medidas para assegurar que o navio não sai para o mar enquanto as não conformidades mencionadas nas alíneas a) ou b) do presente número não tiverem sido corrigidas ou enquanto não tiver aceite um plano com vista à sua correção e considerar que o plano será executado rapidamente. Se o navio for impedido de sair, o funcionário autorizado deve informar desse facto, quanto antes, o Estado de bandeira e convidar um dos seus representantes a estar presente, se possível, solicitando ao Estado de bandeira uma resposta no prazo prescrito. O funcionário autorizado deve também informar, quanto antes, as organizações de armadores e de marítimos adequadas do Estado do porto onde a inspeção foi efetuada.

7 — Qualquer Membro deve assegurar que o seu pessoal autorizado receba orientações, do tipo indicado na parte B do código, relativas à natureza das circunstâncias que justificam a detenção de um navio nos termos do n.º 6 da presente norma.

8 — No exercício das responsabilidades que lhe incumbem nos termos da presente norma, qualquer Membro deve, na medida do possível, evitar deter ou atrasar indevidamente um navio. Se se verificar que o navio foi indevidamente detido ou atrasado, devem ser pagas indemnizações por quaisquer perdas e danos sofridos. O ónus da prova recai sempre sobre o queixoso.

Princípio orientador B5.2.1 — Inspeção no porto

1 — A autoridade competente deveria formular uma política de inspeção para o pessoal autorizado a efetuar inspeções nos termos da regra 5.2.1. O objetivo desta política deveria ser assegurar uma certa coerência e, por outro lado, orientar as atividades de inspeção e aplicação relacionadas com as prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos. O enunciado desta política deveria ser comunicado a todo o pessoal autorizado e estar à disposição do público, bem como dos armadores e dos marítimos.

2 — Para efeitos de formulação de uma política relativa às circunstâncias que fundamentam a detenção de um navio nos termos do n.º 6 da norma A5.2.1, a autoridade competente deveria ter em conta que, no que respeita às infrações referidas na alínea b) do n.º 6 da norma A5.2.1, a gravidade da violação pode dever-se à natureza da deficiência em questão. Isto aplica-se especialmente nos casos de violação dos direitos e princípios fundamentais, ou dos direitos em matéria de emprego e dos direitos sociais dos marítimos, nos termos dos artigos III e IV. Por exemplo, o emprego de uma pessoa de idade inferior à prescrita deveria ser considerado como uma infração grave, ainda que diga respeito a uma só pessoa a bordo. Noutros casos, deveria ter-se em conta o número de deficiências diferentes constatadas no decorrer de uma inspeção: por exemplo, poderiam eventualmente ser necessárias várias deficiências relativas ao alojamento, à alimentação e ao serviço de mesa, que por si não constituam ameaça à segurança ou à saúde, para que se considere que constituem uma infração grave.

3 — Os Membros deveriam, na medida do possível, cooperar entre si para a adoção de diretivas relativas às políticas de inspeção, reconhecidas a nível internacional, nomeadamente, no que respeita às circunstâncias que justificam a detenção de um navio.

Regra 5.2.2 — Procedimentos de tratamento em terra de queixas dos marítimos

1 — Qualquer Membro deve assegurar que os marítimos que se encontram a bordo de navios que escalam um porto situado no seu território e que denunciam uma infração às prescrições da convenção, incluindo os direitos dos marítimos, tenham o direito de apresentar uma queixa para a resolver de forma rápida e concreta.

Norma A5.2.2 — Procedimentos de tratamento em terra de queixas dos marítimos

1 — Uma queixa de um marítimo que alegue uma infração às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos, pode ser apresentada junto de um funcionário autorizado no porto de escala do navio. Nesse caso, o funcionário autorizado deve realizar um inquérito preliminar.

2 — Quando adequado e consoante a natureza da queixa, o inquérito preliminar deve verificar se foram adotados os procedimentos de queixa a bordo previstos na regra 5.1.5. O funcionário autorizado pode igualmente efetuar uma inspeção mais aprofundada, de acordo com a norma A5.2.1.

3 — O funcionário autorizado deve, quando necessário, incentivar a resolução da queixa a bordo do navio.

4 — Se o inquérito ou a inspeção conduzida nos termos da presente norma revelar uma não conformidade com o n.º 6 da norma A5.2.1, devem ser aplicadas as disposições desse número.

5 — Quando as disposições do n.º 4 da presente norma não se aplicarem e a queixa não for resolvida a bordo do navio, o funcionário autorizado deve comunicar sem demora o facto ao Estado de bandeira, procurando obter, num prazo determinado, conselhos e um plano de medidas corretivas.

6 — Quando a queixa não for resolvida apesar das medidas tomadas de acordo com o n.º 5 da presente norma,

o Estado do porto deve enviar uma cópia do relatório elaborado pelo funcionário autorizado ao Diretor-Geral. O relatório deve ser acompanhado de todas as respostas recebidas nos prazos determinados pela autoridade competente do Estado de bandeira. As organizações de armadores e de marítimos interessadas do Estado do porto devem ser também informadas. Além disso, o Estado do porto deve enviar ao Diretor-Geral, com regularidade, estatísticas e informações relativas a queixas já solucionadas. Estas duas comunicações são efetuadas para que, com base numa ação adequada e rápida, seja mantido um registo destes dados, do qual será dado conhecimento às partes, incluindo as organizações de armadores e de marítimos que possam utilizar os meios de recurso pertinentes.

7 — Devem ser tomadas medidas adequadas para assegurar a confidencialidade das queixas apresentadas pelos marítimos.

Princípio orientador B5.2.2 — Procedimentos de tratamento em terra de queixas de marítimos

1 — Quando uma queixa mencionada na norma A5.2.2 for tratada por um funcionário autorizado, este deveria determinar em primeiro lugar se se trata de uma queixa de natureza geral que envolve todos os marítimos a bordo do navio ou uma categoria de marítimos, ou de uma queixa relativa ao caso particular do marítimo em questão.

2 — Se a queixa for de natureza geral, dever-se-ia ter em consideração o recurso a uma inspeção mais detalhada, em conformidade com a norma A5.2.1.

3 — Se a queixa se referir a um caso particular, dever-se-ia ter em consideração o resultado dos procedimentos a que se tenha recorrido a bordo para resolução da queixa. Se tais procedimentos não tiverem sido postos em prática, o funcionário autorizado deveria incentivar o queixoso a recorrer a todos os procedimentos disponíveis a bordo do navio. Devem existir razões válidas para justificar o exame de uma queixa antes que ela tenha sido submetida aos procedimentos de queixa a bordo. Tais procedimentos incluem a inadequação ou demora indevida dos procedimentos internos ou ainda o receio do queixoso de sofrer represálias por ter apresentado uma queixa.

4 — Em qualquer inquérito relativo a uma queixa, o funcionário autorizado deveria conceder ao comandante, ao armador e a qualquer pessoa implicada na queixa a possibilidade de exprimir o seu ponto de vista.

5 — No caso de o Estado de bandeira demonstrar, em resposta à notificação pelo Estado do porto conforme o estabelecido no n.º 5 da norma A5.2.2, que tem capacidade para tratar a questão e que dispõe de procedimentos adequados para esse fim, e se apresentar um plano de ação aceitável, o funcionário autorizado pode abster-se de intervir mais na resolução da queixa.

Regra 5.3 — Responsabilidades do fornecedor de mão-de-obra

Objetivo: assegurar que qualquer Membro cumpre as responsabilidades que lhes incumbem em virtude da presente convenção, no que respeita ao recrutamento, colocação e proteção social dos marítimos.

1 — Sem prejuízo do princípio da responsabilidade própria de cada Membro, no que respeita às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo dos navios que

arvoram a sua bandeira, qualquer Membro tem também a responsabilidade de assegurar a aplicação das prescrições da presente convenção relativas ao recrutamento, colocação e proteção em matéria de segurança social dos marítimos seus nacionais ou residentes ou ainda das pessoas domiciliadas no seu território, na medida em que esta responsabilidade está prevista na presente convenção.

2 — No código figuram requisitos detalhados para a aplicação do n.º 1 da presente regra.

3 — Qualquer Membro deve adotar um sistema eficaz de inspeção e de vigilância para cumprir as suas responsabilidades enquanto fornecedor de mão-de-obra nos termos da presente convenção.

4 — Informações relativas ao sistema mencionado no n.º 3 da presente regra, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia, deverão figurar nos relatórios submetidos pelos Membros ao abrigo do artigo 22.º da Constituição.

Norma A5.3 — Responsabilidades do fornecedor de mão-de-obra

1 — Qualquer Membro deve assegurar o cumprimento das prescrições da presente convenção relativas ao funcionamento e às atividades dos serviços de recrutamento e colocação dos marítimos estabelecidos no seu território, mediante um sistema de inspeção e de vigilância e de procedimentos legais em caso de infração às disposições em matéria de licenciamento e outras prescrições previstas na norma A1.4.

Princípio orientador B5.3 — Responsabilidades do fornecedor de mão-de-obra

1 — Os serviços privados de recrutamento e colocação dos marítimos estabelecidos no território de um Membro que forneçam os serviços de um marítimo a um armador, onde quer que se encontrem, deveriam assumir a obrigação de garantir o cumprimento, por parte do armador, dos termos dos contratos de trabalho marítimo concluídos com os marítimos.

ANEXO A5-I

Condições de trabalho e de vida dos marítimos que devem ser inspecionadas e aprovadas pelo Estado de bandeira antes da certificação de um navio, de acordo com o n.º 1 da norma A5.1.3.

Idade mínima.

Certificado médico.

Qualificações dos marítimos.

Contratos de trabalho marítimo.

Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados.

Duração do trabalho ou do descanso.

Lotações.

Alojamento.

Instalações de lazer a bordo.

Alimentação e serviço de mesa.

Saúde e segurança e prevenção de acidentes.

Cuidados médicos a bordo.

Procedimentos de queixas a bordo.

Pagamento de remunerações.

ANEXO A5-II
Certificado de trabalho marítimo

(Nota: o presente certificado deve ser acompanhado em anexo de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo)

Emitido nos termos das disposições do artigo V e do título 5 da convenção do trabalho marítimo, 2006 (adiante designada "a convenção") sob a autoridade do governo de:

(denominação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

por

(designação completa e endereço completo da autoridade competente ou da organização reconhecida devidamente autorizada nos termos das disposições da convenção)

Características do navio

Nome do navio:
 Distintivo do navio em número ou letras:
 Porto de registo:
 Data de registo:
 Arqueação bruta¹:
 Número OMI:
 Tipo de navio:
 Nome e morada do armador²:

Certifica-se que:

1. O navio foi inspecionado e verificou-se a sua conformidade com as prescrições da convenção e com as disposições da declaração de conformidade do trabalho marítimo, anexa.

2. As condições de trabalho e de vida dos marítimos, tal como especificadas no anexo A5-I da convenção, correspondem às disposições da legislação nacional adotada pelo país supramencionado para aplicar a convenção. Estas disposições nacionais estão sumariadas na parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo em anexo.

O presente certificado é válido até....., sem prejuízo de inspeções realizadas em conformidade com as disposições das normas A5.1.3 e A5.1.4 da convenção.

O presente certificado é apenas válido quando acompanhado da declaração de conformidade do trabalho marítimo, emitida em..... a

Data da inspeção com base na qual se emitiu o presente certificado

Emitido em..... a

Assinatura do funcionário devidamente autorizado a emitir o certificado (Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado)

Inspeção intermédia obrigatória e, se aplicável, inspeção adicional

Certifica-se que o navio foi inspecionado em conformidade com as disposições das normas A.5.1.3 e A.5.1.4 da convenção e que as condições de trabalho e de vida dos marítimos especificadas no anexo A5-I da convenção foram consideradas conformes às prescrições nacionais adotadas pelo país supramencionado para aplicação da convenção.

Inspeção intermédia:

(a efetuar entre o segundo e o terceiro aniversários da data de emissão do certificado)

Assinatura:
 (assinatura do funcionário autorizado)
 Local:
 Data:
 (Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Nome:
 Categoria:
 Assinatura:
 Local:
 Data:
 (Selo branco ou carimbo da autoridade, Conforme o caso)

Averbamentos adicionais (se aplicável)

Certifica-se que o navio foi sujeito a uma inspeção adicional para verificar a sua conformidade com as prescrições nacionais que aplicam a convenção, de acordo com o disposto no n.º 3 da norma A3.1 da convenção (novo registo ou alteração substancial do alojamento) ou por outros motivos.

Inspeção adicional

(se aplicável)

Assinatura:
 (assinatura do funcionário autorizado)
 Local:
 Data:
 (Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Inspeção adicional

(se aplicável)

Assinatura:
 (assinatura do funcionário autorizado)
 Local:
 Data:
 (Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Inspeção adicional

(se aplicável)

Assinatura:
 (assinatura do funcionário autorizado)
 Local:
 Data:
 (Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Convenção do Trabalho Marítimo

Declaração de conformidade do trabalho marítimo - Parte I
 (Nota: a presente declaração deve ser anexada ao certificado de trabalho marítimo do navio)

Emitida sob a autoridade de:(inserir o nome da autoridade competente, conforme definida na alínea a) do n.º 1 do artigo II da convenção)

O navio com as seguintes características:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta

é explorado de acordo com as prescrições da norma A5.1.3 da convenção do trabalho marítimo, 2006.

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente supramencionada, que:

- a) As disposições da convenção do trabalho marítimo estão totalmente incorporadas nas prescrições nacionais abaixo indicadas;
- b) Estas prescrições nacionais estão contidas nas disposições nacionais abaixo referidas; são fornecidas explicações relativas ao conteúdo destas disposições, se necessário;
- c) Os detalhes de qualquer disposição equivalente no conjunto, aplicável nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo VI, são fornecidos < sob a rubrica correspondente das prescrições nacionais a seguir enumeradas > < na secção a seguir prevista para o efeito > (riscar o que não interessa);
- d) Quaisquer isenções concedidas pela autoridade competente ao abrigo do título 3 estão claramente indicadas na secção a seguir prevista para o efeito;
- e) As prescrições relativas a uma categoria específica de navios previstas pela legislação nacional são igualmente mencionadas sob a rubrica correspondente.

- 1. Idade mínima (regra 1.1)
- 2. Certificado médico (regra 1.2).....
- 3. Qualificação dos marítimos (regra 1.3)
- 4. Contratos de trabalho marítimo (regra 2.1)
- 5. Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados, certificados ou regulamentados (regra 1.4).....
- 6. Duração do trabalho ou do descanso (regra 2.3)
- 7. Lotações (regra 2.7)
- 8. Alojamento (regra 3.1)
- 9. Instalações de lazer a bordo (regra 3.1)
- 10. Alimentação e serviço de mesa (regra 3.2)
- 11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (regra 4.3)
- 12. Cuidados médicos a bordo (regra 4.1)
- 13. Procedimentos de queixa a bordo (regra 5.1.5)
- 14. Pagamento de remunerações (regra 2.2)

Disposições equivalentes no conjunto

(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)

São a seguir indicadas as disposições equivalentes no conjunto, aplicáveis em conformidade com os n.ºs 3 e 4 do artigo VI da convenção, com exceção das acima mencionadas (inserir uma descrição, se aplicável):

.....

Não é aplicável qualquer disposição equivalente no conjunto.

Nome:
 Categoria:
 Assinatura:
 Local:
 Data:
 (Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Isenções de acordo com o título 3

(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)

São a seguir indicadas as isenções concedidas pela autoridade competente, em conformidade com o título 3 da convenção:

.....

Nenhuma isenção foi concedida.

Nome:
 Categoria:
 Assinatura:
 Local:
 Data:
 (Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

1 - Para os navios abrangidos pelas disposições transitórias relativas à arqueação adotadas pela OMI, a arqueação bruta é a indicada na rubrica OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Arqueação (1969). (Artigo II. 1c) da convenção).

2 - Armador designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a cargo, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades. (Artigo II. 1j) da convenção).

Declaração de conformidade do trabalho marítimo - Parte II

Medidas adotadas para assegurar a conformidade permanente entre duas inspeções

As seguintes medidas foram adotadas pelo armador, cujo nome consta do certificado de trabalho marítimo anexo à presente declaração, para assegurar a conformidade permanente entre as inspeções:

(Indique a seguir as medidas adotadas para assegurar a conformidade com cada um dos elementos enunciados na Parte I)

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Idade mínima (regra 1.1) | <input type="checkbox"/> |
| 2. Certificado médico (regra 1.2) | <input type="checkbox"/> |
| 3. Qualificação dos marítimos (regra 1.3) | <input type="checkbox"/> |
| 4. Contratos de trabalho marítimo (regra 2.1) | <input type="checkbox"/> |
| 5. Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados, certificados ou regulamentados (regra 1.4) | <input type="checkbox"/> |
| 6. Duração do trabalho ou do descanso (regra 2.3) | <input type="checkbox"/> |
| 7. Lotações (regra 2.7) | <input type="checkbox"/> |
| 8. Alojamento (regra 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| 9. Instalações de lazer a bordo (regra 3.1) | <input type="checkbox"/> |
| 10. Alimentação e serviço de mesa (regra 3.2) | <input type="checkbox"/> |
| 11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (regra 4.3) | <input type="checkbox"/> |
| 12. Cuidados médicos a bordo (regra 4.1) | <input type="checkbox"/> |
| 13. Procedimentos de queixa a bordo (regra 5.1.5) | <input type="checkbox"/> |
| 14. Pagamento de remunerações (regra 2.2) | <input type="checkbox"/> |

Eu, abaixo assinado, certifico que as medidas supramencionadas foram adotadas com vista a assegurar, entre as inspeções, a conformidade permanente com as prescrições citadas na Parte I.

Nome do armador¹:
 Endereço da empresa:
 Nome da pessoa habilitada a assinar:
 Categoria:
 Assinatura da pessoa habilitada a assinar:
 Data:
 (Selo branco ou carimbo do armador)¹

As medidas supramencionadas foram verificadas por (indicar o nome da autoridade competente ou da organização devidamente reconhecida) e, após inspeção do navio, foram consideradas conformes com os objetivos estabelecidos na alínea b) do n.º 10 da norma A5.1.3 relativamente às medidas que visam assegurar a conformidade inicial e permanente com as prescrições enunciadas na Parte I da presente declaração.

Nome:
 Categoria:
 Morada:
 Assinatura:
 Local:
 Data:
 (Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

Certificado de trabalho marítimo provisório

Emitido nos termos das disposições do artigo V e do título 5 da convenção do trabalho marítimo, 2006 (adiante designada como "a convenção") sob a autoridade do Governo de:

.....
 (denominação exata do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

por
 (nome e endereço completos da autoridade competente ou da organização reconhecida devidamente autorizada nos termos das prescrições da convenção)

Características do navio

Nome do navio
 Distintivo do navio em número ou letras
 Porto de registo
 Data de registo
 Arqueação bruta¹
 Número OMI
 Tipo de navio
 Nome e endereço do armador²

Para os efeitos do n.º 7 da norma A5.1.3 da convenção, certifica-se que:

- este navio foi inspecionado, na medida do razoável e possível, relativamente às matérias indicadas no anexo A5-I da convenção, tendo em conta a verificação dos elementos especificados nas alíneas b), c) e d);
- o armador demonstrou à autoridade competente ou à organização reconhecida que são aplicados a bordo do navio procedimentos adequados para assegurar a conformidade com as disposições da convenção;
- o comandante tem conhecimento das prescrições da convenção e das obrigações relativas à sua aplicação;
- as informações exigidas foram apresentadas à autoridade competente ou à organização reconhecida com vista à emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo.

O presente certificado é válido até, sem prejuízo de inspeções realizadas em conformidade com as disposições das normas A5.1.3 e A5.1.4 da convenção.

Data da inspeção mencionada na alínea a) supra

Emitido em a

Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emitiu o presente certificado provisório

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme o caso)

¹ Para os navios abrangidos pelas disposições transitórias relativas à arqueação adotadas pela OMI, a arqueação bruta é a indicada na rubrica OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Arqueação (1969), (Artigo II. 1c) da Convenção.

² Armador designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades. (Artigo II. 1j) da convenção.

ANEXO A5-III

Elementos gerais sujeitos a controlo detalhado por um funcionário autorizado do Estado do porto de um Membro que efetue inspeções ao abrigo da norma A5.2.1.

- Idade mínima.
- Certificado médico.
- Qualificação dos marítimos.
- Contratos de trabalho marítimo.
- Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados.
- Duração do trabalho ou do descanso.
- Lotações.
- Alojamento.
- Instalações de lazer a bordo.
- Alimentação e serviço de mesa.
- Saúde e segurança e prevenção de acidentes.
- Assistência médica a bordo.
- Procedimentos de queixa a bordo.
- Pagamento de remunerações.

¹ Armador designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades. (Artigo II. 1j) da Convenção.

ANEXO B5-I

Exemplo de declaração nacional

Ver princípio orientador B5.1.3, n.º 5

Convenção do trabalho marítimo, 2006

Declaração de conformidade do trabalho marítimo-Parte I

(Nota: a presente declaração deve ser anexada ao certificado de trabalho marítimo do navio)

Emitida sob a autoridade do Ministério dos Transportes Marítimos de

O navio com as seguintes características:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta
Exemplo	12345	1.000

é explorado de acordo com a norma A5.1.3 da convenção do trabalho marítimo, 2006.

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente supramencionada, que:

- As disposições da convenção do trabalho marítimo estão totalmente incorporadas nas disposições nacionais abaixo indicadas;
- Estas disposições nacionais estão contidas nas disposições nacionais abaixo referidas; são fornecidas explicações relativas ao conteúdo destas disposições, se necessário;
- Os detalhes de qualquer disposição equivalente no conjunto, aplicável nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo VI, são fornecidos < sob a rubrica correspondente das prescrições nacionais a seguir enumeradas > < na secção a seguir prevista para o efeito > (riscar o que não interessa);
- Quaisquer isenções concedidas pela autoridade competente ao abrigo do título 3 estão claramente indicadas na secção a seguir prevista para o efeito;
- As prescrições relativas a uma categoria específica de navios previstas pela legislação nacional são igualmente mencionadas sob a rubrica correspondente.

1. Idade mínima (regra 1.1)

Lei marítima n.º 123 de 1905, emendada por ("Lei"), Capítulo X; Regulamentação marítima ("Regulamentação"), 2006, regras 1111-1222.

As idades mínimas são as enunciadas na convenção.

O termo "noite" designa o período compreendido entre as 21 horas e as 6 horas, exceto se o Ministério dos Transportes Marítimos (o "Ministério") dispuser diferentemente.

O anexo A dá exemplos de trabalhos perigosos proibidos a menores de 18 anos. Em navios de carga, nenhuma pessoa com menos de 18 anos trabalha nas zonas assinaladas na planta do navio como "áreas perigosas" (anexado à presente declaração).

2. Certificado médico (regra 1.2)

Lei, Capítulo XI; Regulamentação, regras 1223-1233.

Os certificados médicos devem estar conformes com as prescrições da STCW, quando aplicáveis; nos outros casos, as prescrições da STCW são aplicadas com os ajustamentos necessários.

Os optometristas qualificados que figuram na lista aprovada pelo ministério podem emitir certificados relativos à visão.

Os exames médicos cumprem as prescrições das diretivas da OIT/OMS mencionadas no princípio orientador B1.2.1.

Declaração de conformidade do trabalho marítimo - Parte II

Medidas adotadas para assegurar a conformidade permanente entre duas inspeções

As medidas a seguir referidas foram adotadas pelo armador cujo nome consta do certificado de trabalho marítimo a que a presente declaração está anexa, para assegurar a conformidade permanente entre as inspeções:

(Indique a seguir as medidas adotadas para assegurar a conformidade com cada um dos elementos enunciados na Parte I)

1. Idade mínima (regra 1.1)

A data de nascimento de cada marítimo é mencionada junto ao seu nome no rol da tripulação.

O comandante ou um oficial agindo em seu nome ("o oficial competente") verifica o rol no início de cada viagem e regista a data desta verificação.

Cada marítimo menor de 18 anos recebe, no momento da contratação, uma nota que o impede de trabalhar de noite ou de efetuar os trabalhos considerados perigosos enumerados no anexo (ver Parte I, seção 1) ou qualquer outro trabalho perigoso. Esta nota determina que o marítimo consulte o oficial competente em caso de dúvida na matéria. O oficial competente conserva uma cópia da nota assinada pelo marítimo abaixo da menção "recebida e lida", bem como a data da assinatura.

2. Certificado médico (regra 1.2)

O oficial competente conserva os certificados médicos com absoluta confidencialidade, bem como uma lista, elaborada sob a sua responsabilidade, indicando para cada marítimo a bordo: as funções, a data do(s) certificado(s) médico(s) em vigor, bem como o estado de saúde indicado no certificado.

Em caso de dúvida sobre a aptidão do marítimo para exercer uma função ou funções específicas, o oficial competente consulta o médico assistente do marítimo ou outro profissional de saúde qualificado e regista um resumo das suas conclusões, bem como o seu nome, número de telefone e a data da consulta.

O texto que precede é o texto autêntico da convenção devidamente adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª sessão que teve lugar em Genebra e que foi declarada encerrada no 23.º dia de fevereiro de 2006.

Em fé do que apuseram as suas assinaturas, neste 23.º dia de fevereiro de 2006.

O Presidente da Conferência:

Jean-Marc Schindler.

O Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho:

Juan Somavia.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2015

Pelos artigos 132.º, 134.º a 136.º e 138.º do Orçamento do Estado para 2015, aprovado pela Lei n.º 82-B/2014, de 31 de dezembro, foi o Governo autorizado, nos termos da alínea *h*) do artigo 161.º da Constituição, a contrair empréstimos amortizáveis e a realizar outras operações de endividamento, nomeadamente operações de reporte direta do Estado, destinados ao financiamento do défice orçamental e à assunção de passivos, bem como ao refinanciamento da dívida pública.

Assim:

Nos termos dos artigos 132.º, 134.º a 136.º e 138.º da Lei n.º 82-B/2014, de 31 de dezembro, do n.º 1 do artigo 5.º da Lei n.º 7/98, de 3 de fevereiro, alterada pela Lei n.º 87-B/98, de 31 de dezembro, do n.º 1 do artigo 5.º, e da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 7.º dos estatutos da Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública — IGCP, E. P. E., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 de agosto, e da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública — IGCP, E. P. E. (IGCP, E. P. E.), a contrair, em nome e representação da República, empréstimos sob as formas de representação indicadas nos números seguintes da presente resolução e a realizar operações de reporte com valores mobiliários representativos de dívida pública direta do Estado, nos termos e destinados às finalidades referidas no artigo 132.º do Orçamento do Estado para 2015, aprovado pela Lei n.º 82-B/2014, de 31 de dezembro (LOE 2015).

2 — Autorizar a emissão de obrigações do Tesouro até ao montante máximo de € 20 000 000 000, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 280/98, de 17 de setembro, e no respeito pelas seguintes condições complementares:

a) O valor nominal mínimo de cada obrigação do Tesouro é de um cêntimo de euro, podendo o IGCP, E. P. E., estabelecer outro valor nominal;

b) O reembolso das obrigações do Tesouro é efetuado ao par;

c) Se as obrigações do Tesouro forem emitidas por séries, estas são identificadas pelos respetivos cupão e data de vencimento, não podendo o respetivo prazo de vencimento exceder 50 anos;

d) As condições específicas de cada série de obrigações do Tesouro, designadamente o regime de taxa de juro, as condições de pagamento de juros, o regime de reembolso e o destaque de direitos, são estabelecidas e divulgadas pelo IGCP, E. P. E., em função das condições vigentes nos mercados financeiros no momento da primeira emissão e da estratégia de financiamento considerada mais adequada.

3 — Autorizar a emissão de dívida pública fundada sob a forma de bilhetes do Tesouro até ao montante máximo de € 18 000 000 000, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 279/98, de 17 de setembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 91/2003, de 30 de abril, 40/2012, de 20 de fevereiro, e 261/2012, de 17 de dezembro.

4 — Autorizar a emissão de certificados de aforro e certificados do tesouro poupança mais até ao montante máximo de € 3 000 000 000.