Treaty Series

Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations

I. Nos. 51299-51320

VOLUME 2952 **2013**

Annex A - Annexe A

Recueil des Traités

Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

UNITED NATIONS • NATIONS UNIES

Treaty Series

Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations

VOLUME 2952

Recueil des Traités

Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

United Nations • Nations Unies
New York, 2018

Copyright © United Nations 2018
All rights reserved
Manufactured in the United Nations

Print ISBN: 978-92-1-900925-7
e-ISBN: 978-92-1-047583-9
ISSN: 0379-8267

Copyright © Nations Unies 2018
Tous droits réservés
Imprimé aux Nations Unies

TABLE OF CONTENTS

I

Treaties and international agreements
registered in August 2013
Nos. 51299 to 51320

No. 51299. Multilateral:

Maritime Labour Convention, 2006 (with regulations and code). Geneva, 23 February 2006 3

No. 51300. International Fund for Agricultural Development and Indonesia:

Financing Agreement (Coastal Community Development Project (CCDP)) between the Republic of Indonesia and the International Fund for Agricultural Development and the Spanish Food Security Co-financing Facility Trust Fund (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 11 October 2012, and Jakarta, 23 October 2012 213

No. 51301. International Fund for Agricultural Development and Kenya:

Financing Agreement (Upper Tana Catchment Natural Resource Management Project (UTaNRMP)) between the Republic of Kenya and the International Fund for Agricultural Development and the Spanish Food Security Cofinancing Facility Trust Fund (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 23 May 2012 215

No. 51302. International Fund for Agricultural Development and Lebanon:

Grant Agreement (Hilly Areas Sustainable Agricultural Development Project (HASAD)) between the Republic of Lebanon and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 17 June 2010 217

No. 51303. International Fund for Agricultural Development and Lebanon:

Financing Agreement (Hilly Areas Sustainable Agricultural Development Project (HASAD)) between the Republic of Lebanon and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 17 June 2010 219

No. 51304. International Fund for Agricultural Development and Mozambique:

Financing Agreement (Pro-Poor Value Chain Development Project in the Maputo and Limpopo Corridors (PROSUL)) between the Republic of Mozambique and the International Fund for Agricultural Development and the Spanish Food Security Co-

financing Facility Trust Fund and the Adaptation for Smallholder Agriculture Programme Trust Fund (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 3 October 2012 221

No. 51305. International Fund for Agricultural Development and Nepal:

Financing Agreement (Kisankalagi Unnat Biu-Bijan Karyakram (Improved Seeds for Farmers Programme)) between the Government of Nepal and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Kathmandu, 2 December 2012 223

No. 51306. International Fund for Agricultural Development and Niger:

Financing Agreement (Ruwanmu Small-Scale Irrigation Project) between the Republic of Niger, the International Fund for Agricultural Development and the Spanish Food Security Cofinancing Facility Trust Fund (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 25 October 2012 225

No. 51307. International Fund for Agricultural Development and Philippines:

Financing Agreement (Integrated Natural Resources and Environmental Management Project (INREMP)) between the Republic of the Philippines and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 15 March 2013, and Manila, 12 April 2013 227

No. 51308. International Fund for Agricultural Development and Sudan:

Financing Agreement (Seed Development Project (SDP)) between the Republic of the Sudan and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 24 February 2012 229

No. 51309. Argentina and Germany:

Agreement between the Government of the Argentine Republic and the Government of the Federal Republic of Germany on the co-production of films. Buenos Aires, 8 March 2010 231

No. 51310. International Fund for Agricultural Development and Sudan:

Financing Agreement (Scaling up the Agricultural Bank of Sudan Microfinance Initiative (ABSUMI)) between the Republic of the Sudan and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 21 February 2013 255

No. 51311. International Fund for Agricultural Development and Sri Lanka:

Financing Agreement (Iranamadu Irrigation Development Project (IIDP)) between the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 30 January 2012 257

No. 51312. International Fund for Agricultural Development and Syrian Arab Republic:

Financing Agreement (Integrated Livestock Development Project) between the Syrian Arab Republic and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 18 February 2011 259

No. 51313. International Fund for Agricultural Development and Tonga:

Financing Agreement (Tonga Rural Innovation Project (TRIP)) between the Kingdom of Tonga and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 25 May 2012 261

No. 51314. International Fund for Agricultural Development and Turkey:

Financing Agreement (Murat River Watershed Rehabilitation Project (MRWRP)) between the Republic of Turkey and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 2 January 2013, and Ankara, 15 February 2013 263

No. 51315. Multilateral:

Convention on the establishment of a security control in the field of nuclear energy (with protocol, minutes with annex and decisions). Paris, 20 December 1957 265

No. 51316. United Nations and Côte d'Ivoire:

Exchange of letters constituting an agreement between the United Nations and the Government of the Republic of Côte d'Ivoire on the holding of the Workshop on the Regular Process for global reporting and assessment of the state of the marine environment, including socio-economic aspects, to be held in Grand Bassam, Côte d'Ivoire, from 28 to 30 October 2013. New York, 6 August 2013 and 22 August 2013 ... 393

No. 51317. United Nations and China:

Exchange of letters constituting an agreement between the United Nations and the Government of the People's Republic of China on the holding of the United Nations International Meeting in Support of Israeli-Palestinian Peace from 18 to 19 June 2013 in Beijing. Geneva, 7 June 2013, and New York, 17 June 2013 395

No. 51318. United Nations and Spain:

Exchange of letters constituting an agreement between the United Nations and the Kingdom of Spain concerning the deployment of International Computing Centre personnel and property to the UN Support Base in Valencia. New York, 28 February 2013, and Madrid, 8 July 2013 397

No. 51319. United Nations and Rwanda:

Agreement concerning the arrangements for the thirty-sixth Ministerial Meeting of the United Nations Standing Advisory Committee on Security Questions in Central Africa in Kigali, Republic of Rwanda, between the Government of the Republic of Rwanda and the United Nations. Kigali, 12 August 2013 407

No. 51320. International Fund for Agricultural Development and Pakistan:

Financing Agreement (Gwadar-Lasbela Livelihoods Support Project) between the Islamic Republic of Pakistan and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009, as amended through 17 September 2010). Rome, 31 January 2013 409

ANNEX A

Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered in August 2013 with the Secretariat of the United Nations

No. 4. Multilateral:

Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations. New York, 13 February 1946

Accession: Brunei Darussalam 413

TABLE DES MATIÈRES

I

Traités et accords internationaux
enregistrés en août 2013
N^os^ 51299 à 51320

N° 51299. Multilatéral :

Convention du travail maritime, 2006 (avec règles et code). Genève, 23 février 2006 3

N° 51300. Fonds international de développement agricole et Indonésie :

Accord de financement (Projet de développement des communautés côtières (CCDP)) entre la République d'Indonésie, le Fonds international de développement agricole et le Fonds fiduciaire du mécanisme de cofinancement espagnol pour la sécurité alimentaire (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 11 octobre 2012, et Jakarta, 23 octobre 2012 213

N° 51301. Fonds international de développement agricole et Kenya :

Accord de financement (Projet de gestion des ressources naturelles dans le bassin versant du Haut Tana (UTaNRMP)) entre la République du Kenya, le Fonds international de développement agricole et le Fonds fiduciaire du mécanisme de cofinancement espagnol pour la sécurité alimentaire (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 23 mai 2012 215

N° 51302. Fonds international de développement agricole et Liban :

Accord de don (Projet de développement durable de l'agriculture dans les zones vallonnées (HASAD)) entre la République du Liban et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 17 juin 2010 217

N° 51303. Fonds international de développement agricole et Liban :

Accord de financement (Projet de développement durable de l'agriculture dans les zones vallonnées (HASAD)) entre la République du Liban et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 17 juin 2010 219

Nº 51304. Fonds international de développement agricole et Mozambique :

Accord de financement (Projet de développement des filières au profit des pauvres dans le corridor Maputo-Limpopo (PROSUL)) entre la République du Mozambique, le Fonds international de développement agricole, le Fonds fiduciaire du mécanisme de cofinancement espagnol pour la sécurité alimentaire et le Fonds fiduciaire du Programme d'adaptation de l'agriculture paysanne (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 3 octobre 2012 221

Nº 51305. Fonds international de développement agricole et Népal :

Accord de financement (Kisankalagi Unnat Biu-Bijan Karyakram (Programme de fourniture de semences améliorées aux agriculteurs)) entre le Gouvernement du Népal et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Katmandou, 2 décembre 2012..... 223

Nº 51306. Fonds international de développement agricole et Niger :

Accord de financement (Projet de petite irrigation Ruwanmu) entre la République du Niger, le Fonds international de développement agricole et le Fonds fiduciaire du mécanisme de cofinancement espagnol pour la sécurité alimentaire (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 25 octobre 2012 225

Nº 51307. Fonds international de développement agricole et Philippines :

Accord de financement (Projet de gestion intégrée des ressources naturelles et de l'environnement (INREMP)) entre la République des Philippines et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 15 mars 2013, et Manille, 12 avril 2013..... 227

Nº 51308. Fonds international de développement agricole et Soudan :

Accord de financement (Projet de développement des semences (SDP)) entre la République du Soudan et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 24 février 2012..... 229

Nº 51309. Argentine et Allemagne :

Accord entre le Gouvernement de la République argentine et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la coproduction cinématographique. Buenos Aires, 8 mars 2010..... 231

Nº 51310. Fonds international de développement agricole et Soudan :

Accord de financement (Reproduction à plus grande échelle de l'Initiative de la Banque agricole du Soudan en faveur de la microfinance (ABSUMI)) entre la République du Soudan et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 21 février 2013 255

Nº 51311. Fonds international de développement agricole et Sri Lanka :

Accord de financement (Projet de développement de l'irrigation à Iranamadu (IIDP)) entre la République socialiste démocratique de Sri Lanka et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 30 janvier 2012 257

Nº 51312. Fonds international de développement agricole et République arabe syrienne :

Accord de financement (Projet de développement intégré de l'élevage) entre la République arabe syrienne et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 18 février 2011 259

Nº 51313. Fonds international de développement agricole et Tonga :

Accord de financement (Projet d'innovation rurale aux Tonga (TRIP)) entre le Royaume des Tonga et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 25 mai 2012 261

Nº 51314. Fonds international de développement agricole et Turquie :

Accord de financement (Projet de remise en état du bassin versant du fleuve Murat (MRWRP)) entre la République turque et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 2 janvier 2013, et Ankara, 15 février 2013 263

Nº 51315. Multilatéral :

Convention sur l'établissement d'un contrôle de sécurité dans le domaine de l'énergie nucléaire (avec protocole, procès-verbal avec annexe et décisions). Paris, 20 décembre 1957 265

Nº 51316. Organisation des Nations Unies et Côte d'Ivoire :

Échange de lettres constituant un accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire sur la tenue de l'Atelier concernant le Mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mon-

diale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques, devant avoir lieu à Grand Bassam (Côte d'Ivoire) du 28 au 30 octobre 2013. New York, 6 août 2013 et 22 août 2013 393

Nº 51317. Organisation des Nations Unies et Chine :

Échange de lettres constituant un accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement de la République populaire de Chine concernant la tenue de la Réunion internationale des Nations Unies à l'appui de la paix israélo-palestinienne du 18 au 19 juin 2013 à Beijing. Genève, 7 juin 2013, et New York, 17 juin 2013 395

Nº 51318. Organisation des Nations Unies et Espagne :

Échange de lettres constituant un accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Royaume d'Espagne relatif au déploiement de personnel et de biens du Centre international de calcul à la Base d'appui des Nations Unies à Valence. New York, 28 février 2013, et Madrid, 8 juillet 2013..... 397

Nº 51319. Organisation des Nations Unies et Rwanda :

Accord concernant les dispositions à prendre en vue de la trente-sixième réunion ministérielle du Comité consultatif permanent des Nations Unies chargé des questions de sécurité en Afrique centrale à Kigali (République du Rwanda) entre le Gouvernement de la République du Rwanda et l'Organisation des Nations Unies. Kigali, 12 août 2013 407

Nº 51320. Fonds international de développement agricole et Pakistan :

Accord de financement (Projet d'appui aux moyens de subsistance dans les districts de Gwadar et Lasbela) entre la République islamique de Pakistan et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009, telles qu'amendées au 17 septembre 2010). Rome, 31 janvier 2013 409

ANNEXE A

Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés en août 2013 au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

Nº 4. Multilatéral :

Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies. New York, 13 février 1946

Adhésion : Brunéi Darussalam 413

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations, every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII; https://treaties.un.org/doc/source/publications/practice/registration_and_publication.pdf).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that, so far as that party is concerned, the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its acceptance for registration of an instrument does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status, and does not confer upon a party a status which it would not otherwise have.

*

* *

Disclaimer: All authentic texts in the present Series are published as submitted for registration by a party to the instrument. Unless otherwise indicated, the translations of these texts have been made by the Secretariat of the United Nations, for information.

NOTE DU SECRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe de l'Organisation des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX; https://treaties.un.org/doc/source/publications/practice/registration_and_publication-fr.pdf).

Les termes « traité » et « accord international » n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'État Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que, en ce qui concerne cette partie, l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un État Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que son acceptation pour enregistrement d'un instrument ne confère pas audit instrument la qualité de traité ou d'accord international si ce dernier ne l'a pas déjà, et qu'il ne confère pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*

* *

Déni de responsabilité : Tous les textes authentiques du présent Recueil sont publiés tels qu'ils ont été soumis pour enregistrement par l'une des parties à l'instrument. Sauf indication contraire, les traductions de ces textes ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, à titre d'information.

I

Treaties and international agreements

registered in

August 2013

Nos. 51299 to 51320

Traités et accords internationaux

enregistrés en

août 2013

N^{os} 51299 à 51320

No. 51299

Multilateral

Maritime Labour Convention, 2006 (with regulations and code). Geneva, 23 February 2006

Entry into force: *20 August 2013, in accordance with article VIII*

Authentic texts: *English and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Labour Organisation, 20 August 2013*

Multilatéral

Convention du travail maritime, 2006 (avec règles et code). Genève, 23 février 2006

Entrée en vigueur : *20 août 2013, conformément à l'article VIII*

Textes authentiques : *anglais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Organisation internationale du Travail, 20 août 2013*

Participant	Ratification
Antigua and Barbuda	11 Aug 2011
Australia	21 Dec 2011
Bahamas	11 Feb 2008
Benin	13 Jun 2011
Bosnia and Herzegovina	18 Jan 2010
Bulgaria	12 Apr 2010
Canada	15 Jun 2010
Croatia	12 Feb 2010
Cyprus	20 Jul 2012
Denmark	23 Jun 2011
Kiribati	24 Oct 2011
Latvia	12 Aug 2011
Liberia	7 Jun 2006
Luxembourg	20 Sep 2011
Marshall Islands	25 Sep 2007
Netherlands	13 Dec 2011
Norway	10 Feb 2009
Palau	29 May 2012
Panama	6 Feb 2009
Philippines	20 Aug 2012
Poland	3 May 2012
Russian Federation	20 Aug 2012
Singapore	15 Jun 2011
Spain	4 Feb 2010
St. Kitts and Nevis	21 Feb 2012
St. Vincent and the Grenadines	9 Nov 2010
Sweden	12 Jun 2012
Switzerland	21 Feb 2011
Togo	14 Mar 2012
Tuvalu	16 Feb 2012

Participant	**Ratification**	
Antigua-et-Barbuda	11 août	2011
Australie	21 déc	2011
Bahamas	11 févr	2008
Bénin	13 juin	2011
Bosnie-Herzégovine	18 janv	2010
Bulgarie	12 avr	2010
Canada	15 juin	2010
Chypre	20 juil	2012
Croatie	12 févr	2010
Danemark	23 juin	2011
Espagne	4 févr	2010
Fédération de Russie	20 août	2012
Îles Marshall	25 sept	2007
Kiribati	24 oct	2011
Lettonie	12 août	2011
Libéria	7 juin	2006
Luxembourg	20 sept	2011
Norvège	10 févr	2009
Palaos	29 mai	2012
Panama	6 févr	2009
Pays-Bas	13 déc	2011
Philippines	20 août	2012
Pologne	3 mai	2012
Saint-Kitts-et-Nevis	21 févr	2012
Saint-Vincent-et-les Grenadines	9 nov	2010
Singapour	15 juin	2011
Suède	12 juin	2012
Suisse	21 févr	2011
Togo	14 mars	2012
Tuvalu	16 févr	2012

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

International Labour Conference (Maritime)

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

ADOPTED BY THE CONFERENCE
AT ITS NINETY-FOURTH SESSION,
GENEVA, FEBRUARY 2006

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

Desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international labour Conventions, in particular:

- the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);
- the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);
- the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98);
- the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100);
- the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);
- the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);
- the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);
- the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and

Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

Recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

Considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national,

regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

Recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and

Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and

Having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the Maritime Labour Convention, 2006.

GENERAL OBLIGATIONS

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:

(a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;

(b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;

(c) *gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);

(d) *maritime labour certificate* means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;

(e) *requirements of this Convention* refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;

(f) *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;

(g) *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement;

(h) *seafarer recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;

(i) *ship* means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

(j) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.

4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.

7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:

(a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;

(b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;

(c) the effective abolition of child labour; and

(d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

(a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and

(b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

CONSULTATION WITH SHIPOWNERS' AND SEAFARERS' ORGANIZATIONS

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

ENTRY INTO FORCE

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

DENUNCIATION

Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

EFFECT OF ENTRY INTO FORCE

Article X

This Convention revises the following Conventions:

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)

Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)

Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)

Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)

Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)

Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)

Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)

Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)

Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)

Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)

Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)

Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)

Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)

Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)

Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)

Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)

Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)

Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)

Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)

Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)

Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)

Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)

Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)

Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)

Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)

Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)

Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)

Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)

Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)

Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)

Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)

Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)

Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)

Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)

Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)

Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)

Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

DEPOSITARY FUNCTIONS

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.

2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE

Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.

2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.

3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.

4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

AMENDMENT OF THIS CONVENTION

Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.

2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.

9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

AMENDMENTS TO THE CODE

Article XV

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.

2. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.

3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:

(a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and

(b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and

(c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as "the ratifying Members". The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.

7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:

(a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and

(b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.

11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.

12. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

(a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:

(i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or

(ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and

(b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

AUTHORITATIVE LANGUAGES

Article XVI

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

EXPLANATORY NOTE TO THE REGULATIONS AND CODE OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION

1. This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.

2. The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.

3. The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation (see Article XIV of the Convention).

4. The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code relates to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.

5. The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:

Title 1: Minimum requirements for seafarers to work on a ship

Title 2: Conditions of employment

Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering

Title 4: Health protection, medical care, welfare and social security protection

Title 5: Compliance and enforcement

6. Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1, relating to minimum age.

7. The Convention has three underlying purposes:

(a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;

(b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and

(c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).

9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the

kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to "carry a medicine chest" (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

10. Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.

THE REGULATIONS AND THE CODE

TITLE 1. MINIMUM REQUIREMENTS FOR SEAFARERS TO WORK ON A SHIP

Regulation 1.1 – Minimum age

Purpose: To ensure that no under-age persons work on a ship

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.

2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.

3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard A1.1 – Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.

2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, "night" shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.

3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:

(a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or

(b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.

4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

Guideline B1.1 – Minimum age

1. When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

Regulation 1.2 – Medical certificate

Purpose: To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.

2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard A1.2 – Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.

2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

4. The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.

5. Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.

6. Each medical certificate shall state in particular that:

(a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and

(b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

7. Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:

(a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;

(b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.

8. In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:

(a) the period of such permission does not exceed three months; and

(b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

9. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.

10. The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

1. The competent authority, medical practitioners, examiners, shipowners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/WHO *Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers*, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

Regulation 1.3 – Training and qualifications

Purpose: To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.

4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

Purpose: To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.

2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.

3. Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

(a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;

(b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;

(c) the Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and

(d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:

(a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or

(b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.

5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:

(a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;

(b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and

(c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:

(i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;

(ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;

(iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;

(iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;

(v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;

(vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

9. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.

10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:

(a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;

(b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;

(c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;

(d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;

(e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;

(f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;

(g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and

(h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

2. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:

(a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;

(b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:

  (i) the seafarers' qualifications;

  (ii) record of employment;

(iii) personal data relevant to employment; and

(iv) medical data relevant to employment;

(c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;

(d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;

(e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;

(f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;

(g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;

(h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;

(i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;

(j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and

(k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:

(a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;

(b) the exchange of information on maritime labour legislation;

(c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;

(d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and

(e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT

Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.

2. Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.

3. To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements

1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:

(a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;

(b) seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;

(c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;

(d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and

(e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.

2. Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers' employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):

(a) a copy of a standard form of the agreement; and

(b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.

4. Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars:

(a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;

(b) the shipowner's name and address;

(c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;

(d) the capacity in which the seafarer is to be employed;

(e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;

(f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;

(g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:

(i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;

(ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and

(iii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;

(h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;

(i) the seafarer's entitlement to repatriation;

(j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and

(k) any other particulars which national law may require.

5. Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.

6. A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

Guideline B2.1 – Seafarers' employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers' discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

1. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

Standard A2.2 – Wages

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.

2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.

3. Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:

(a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and

(b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.

6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers' wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

Guideline B2.2 – Wages

Guideline B2.2.1 – Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:

(a) *able seafarer* means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;

(b) *basic pay or wages* means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;

(c) *consolidated wage* means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;

(d) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;

(e) *overtime* means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

(a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;

(b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;

(c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and

(d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.

2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

(a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;

(b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;

(c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and

(d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

(a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;

(b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;

(c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;

(d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;

(e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;

(f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;

(g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;

(h) deduction from remuneration should be permitted only if:

(i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and

(ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;

(i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;

(j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;

(k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and

(l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.

2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

(a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and

(b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

(a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and

(b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.

2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.

2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

Standard A2.3 – Hours of work and hours of rest

1. For the purpose of this Standard, the term:

(a) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;

(b) *hours of rest* means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which

determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.

5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

(a) maximum hours of work shall not exceed:
  (i) 14 hours in any 24-hour period; and
  (ii) 72 hours in any seven-day period;
  or
(b) minimum hours of rest shall not be less than:
  (i) ten hours in any 24-hour period; and
  (ii) 77 hours in any seven-day period.

6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

(a) the schedule of service at sea and service in port; and
(b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set

out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

Guideline B2.3 – Hours of work and hours of rest

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:

(a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;

(b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and

(c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:

(a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift-work system; or

(b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.

4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and consistent with the operational requirements of their positions.

Standard A2.4 – Entitlement to leave

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.

2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.

3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

Guideline B2.4 – Entitlement to leave

Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.

2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.

3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

(a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;

(b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;

(c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and

(d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

1. Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.

2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard A2.5 – Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:

(a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;

(b) when the seafarers' employment agreement is terminated:

(i) by the shipowner; or

(ii) by the seafarer for justified reasons; and also

(c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:

(a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;

(b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and

(c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:

(a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;

(b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;

(c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the shipowner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

Guideline B2.5 – Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

(a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;

(b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):

(i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;

(ii) in the event of shipwreck;

(iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;

(iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and

(v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.

3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:

(a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;

(b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;

(c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;

(d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and

(e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.

5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may

be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

(a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;
(b) the place stipulated by collective agreement;
(c) the seafarer's country of residence; or
(d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.

8. The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:

(a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:
    (i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
    (ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
    (iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;
(b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

Guideline B2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

Regulation 2.7 – Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard A2.7 – Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

Guideline B2.7 – Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard A2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

Guideline B2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:

(a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or
(b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or
(c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment

prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.

3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.

4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

(a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and

(b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

(a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and

(b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:

(a) a ship is registered or re-registered; or

(b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.

4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:

(a) the size of rooms and other accommodation spaces;
(b) heating and ventilation;
(c) noise and vibration and other ambient factors;
(d) sanitary facilities;
(e) lighting; and
(f) hospital accommodation.

5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.

6. With respect to general requirements for accommodation:

(a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:

(i) is reasonable; and
(ii) will not result in discomfort to the seafarers;

(b) the accommodation shall be adequately insulated;

(c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the "SOLAS Convention"), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;

(d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO *Code of Safety for Special Purpose Ships*, 1983, and subsequent versions (hereinafter called "special purpose ships"), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;

(e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;

(f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;

(g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and

(h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and

chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and on-board living environment for seafarers.

7. With respect to requirements for ventilation and heating:

(a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;

(b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;

(c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and

(d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

(a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;

(c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;

(d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;

(e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;

(f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:

(i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;

(ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;

(iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

(g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;

(h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;

(i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:

(i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;

(ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;

(iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;

(j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;

(k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:

(i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;

(ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;

(iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

(l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;

(m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;

(o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

10. With respect to requirements for mess rooms:

(a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and

(b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

(a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;

(b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;

(d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;

(e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and

(f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.

13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.

14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.

15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.

18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable

to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

(a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and

(b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, non-toxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:

(a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and

(b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times

when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.

2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.

3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Guideline B3.1.4 – Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.

3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.

2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.

4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.

5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.

6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

(a) master and officers; and

(b) petty officers and other seafarers.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:

(a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;

(b) facilities for hot beverages; and

(c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:

(a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;

(b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;

(c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;

(d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and

(e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:

(a) washing machines;

(b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and

(c) irons and ironing boards or their equivalent.

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

(a) located outside the machinery space but with easy access to it; and

(b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

Guideline B3.1.10 – Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:

(a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;

(b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and

(c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, games.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.

4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:

(a) a smoking room;

(b) television viewing and the reception of radio broadcasts;

(c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;

(d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;

(e) where possible, facilities for swimming;

(f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;

(g) facilities for recreational handicrafts;

(h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;

(i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and

(j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be re-addressed owing to circumstances beyond their control.

6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

Regulation 3.2 – Food and catering

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that

adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard A3.2 – Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

(a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;

(b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and

(c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.

5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

(a) supplies of food and drinking water;
(b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
(c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

Guideline B3.2 – Food and catering

Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

(a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;
(b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

TITLE 4. HEALTH PROTECTION, MEDICAL CARE, WELFARE AND SOCIAL SECURITY PROTECTION

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.

4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:

(a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;

(b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;

(c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;

(d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and

(e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

(a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;

(b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;

(c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and

(d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

(a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

(b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the *International Medical Guide for Ships*, the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the *Document for Guidance – An International Maritime Training Guide*, and the medical section of the *International Code of Signals* as well as similar national guides.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five-year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the *International Medical Guide for Ships*, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the *International Code of Signals* so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

Guideline B4.1.2 – Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:

(a) outpatient treatment for sickness and injury;
(b) hospitalization when necessary; and
(c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

Guideline B4.1.4 – Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:

(a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*;
(b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
(c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
(d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
(e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
(f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
(g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
    (i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and
    (ii) train medical and health service staff in maritime medicine;
(h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;

(i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;
(j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and
(k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard A4.2 – Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

(a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;
(b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;

(c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and

(d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

(a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and

(b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

(a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;

(b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and

(c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.

2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:

(a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;

(b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;

(c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and

(d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:

(a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;

(b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;

(c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and

(d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.

4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that:

(a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;

(b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and

(c) occupational accidents are investigated.

6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.

8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 – Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled *Accident prevention on board ship at sea and in port*,

1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:

(a) general and basic provisions;
(b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
(c) machinery;
(d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
(e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
(f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
(g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
(h) special safety measures on and below deck;
(i) loading and unloading equipment;
(j) fire prevention and fire-fighting;
(k) anchors, chains and lines;
(l) dangerous cargo and ballast;
(m) personal protective equipment for seafarers;
(n) work in enclosed spaces;
(o) physical and mental effects of fatigue;
(p) the effects of drug and alcohol dependency;
(q) HIV/AIDS protection and prevention; and
(r) emergency and accident response.

3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the non-dangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

(a) emergency and accident response;
(b) the effects of drug and alcohol dependency; and
(c) HIV/AIDS protection and prevention.

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned,

should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

(a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;
(b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and
(c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

(a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;
(b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and
(c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

(a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
(b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;
(c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
(d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
(e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
(f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

(a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
(b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
(c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and

(d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

(a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;
(b) display of posters on board ships;
(c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
(d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

Guideline B4.3.10 – Safety and health education of young seafarers

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

(a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
(b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
(c) exposure to harmful noise and vibration levels;
(d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
(e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
(f) rigging;
(g) work aloft or on deck in heavy weather;
(h) nightwatch duties;
(i) servicing of electrical equipment;
(j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
(k) the cleaning of catering machinery; and
(l) the handling or taking charge of ships' boats.

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

Guideline B4.3.11 – International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have

due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:

(a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;

(b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;

(c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;

(d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;

(e) collaboration in the production and use of training aids; and

(f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard A4.4 – Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

Guideline B4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:

(a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and

(b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.

2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.

3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:

(a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;

(b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;

(c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and

(d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:

(a) public authorities;

(b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and

(c) voluntary organizations.

3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:

(a) meeting and recreation rooms as required;

(b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;

(c) educational facilities; and

(d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

(a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of underutilized facilities; and

(b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of shipowners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:

(a) grants from public funds;

(b) levies or other special dues from shipping sources;

(c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and

(d) voluntary contributions from other sources.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.

2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.

3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.

4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:

(a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and

(b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.

3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.

5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

Regulation 4.5 – Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accord-

ance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

Standard A4.5 – Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on shipowners' liability, and under other titles of this Convention.

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or

non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

Guideline B4.5 – Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.

TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

Regulation 5.1.1 – General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Guideline B5.1.1 – General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

(a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;

(b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
(c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
(d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:
(a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
(b) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:
(a) has adequate technical, managerial and support staff;
(b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
(c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
(d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:
(a) scope of application;
(b) purpose;
(c) general conditions;
(d) the execution of functions under authorization;
(e) legal basis of the functions under authorization;
(f) reporting to the competent authority;
(g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
(h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:

(a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and

(b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

For the purpose of this Regulation, "international voyage" means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of

this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

(a) to new ships on delivery;

(b) when a ship changes flag; or

(c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

(a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;

(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;

(c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and

(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

(a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall: (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard; (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements; (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation; (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and

(b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.

The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

(a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;

(b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;

(c) when a ship changes flag;

(d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and

(e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization

issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline B5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the *International Safety Management (ISM) Code* or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag

and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:

(a) to board a ship that flies the Member's flag;

(b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and

(c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:

(a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and

(b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.

13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:

(a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and
(b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

(a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and
(b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

(a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
(b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
(c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:
(a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;

(b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;

(c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;

(d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;

(e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;

(f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;

(g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and

(h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:

(a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;

(b) details of the organization of the system of inspection;

(c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;

(d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;

(e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and

(f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term "victimization" covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

(a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and
(b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:
(a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;
(b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;
(c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;

(d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;
(e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;
(f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and
(g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

(a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or

(b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or

(c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or

(d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, "complaint" means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

(a) notify a representative of the flag State;
(b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

(a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or
(b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the

number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.

2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.

2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on

its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

APPENDIX A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX A5-II

Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....

(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by .....

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Date of registry .....

Gross tonnage [1] .....

IMO number .....

Type of ship .....

Name and address of the shipowner [2] .....

.....

.....

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

---

[1] For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

[2] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

at ..... on ..... is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was .....

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:

(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed .....

(Signature of authorized official)

.....

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:
(if required)

Signed .....

(Signature of authorized official)

.....

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed .....
(Signature of authorized official)

.....

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed .....
(Signature of authorized official)

.....

Place .....

Date .....

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: ..... *(insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1) .....
2. Medical certification (Regulation 1.2) .....
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) .....
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) .....
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) .....
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3) .....
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7) .....
8. Accommodation (Regulation 3.1) .....
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1) .....
10. Food and catering (Regulation 3.2) .....
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) .....
12. On-board medical care (Regulation 4.1) .....
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) .....
14. Payment of wages (Regulation 2.2) .....

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

.....

.....

No equivalency has been granted.

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....

.....

No exemption has been granted.

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1) ❑

.....

2. Medical certification (Regulation 1.2) ❑

.....

3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) ❑

.....

4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) ❑

.....

5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) ❑

.....

6. Hours of work or rest (Regulation 2.3) ❑

.....

7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7) ❑

.....

8. Accommodation (Regulation 3.1) ❑

.....

9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1) ❑

.....

10. Food and catering (Regulation 3.2) ❑

.....

11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) ❑

.....

12. On-board medical care (Regulation 4.1) ❑

.....

13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) ❑

.....

14. Payment of wages (Regulation 2.2) ❑

.....

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:[1] .....

.....

Company address: .....

.....

Name of the authorized signatory: .....

.....

Title: .....

Signature of the authorized signatory:

.....

Date: .....

(Stamp or seal of the shipowner[1])

The above measures have been reviewed by *(insert name of competent authority or duly recognized organization)* and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name: .....

Title: .....

Address: .....

.....

.....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

[1] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

.....

(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by .....

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Date of registry .....

Gross tonnage [1] .....

IMO number .....

Type of ship .....

Name and address of the shipowner [2] .....

.....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

(a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;

(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;

(c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and

(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was .....

[1] For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

[2] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official
issuing the interim certificate .....

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

APPENDIX A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX B5-I – EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended ("Law"), Chapter X; Shipping Regulations ("Regulations"), 2006, Rules 1111-1222.

Minimum ages are those referred to in the Convention.

"Night" means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport ("Ministry") approves a different period.

Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as "hazardous area".

EXAMPLE

2. Medical certification (Regulation 1.2)

Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

.....

.....

EXAMPLE

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1) [X]

Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.

The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf ("competent officer"), who records the date of such verification.

Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer's signature under "received and read", and the date of signature, is kept by the competent officer.

2. Medical certification (Regulation 1.2) [X]

The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.

In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.

.....

.....

EXAMPLE

The foregoing is the authentic text of the Convention duly adopted by the General Conference of the International Labour Organization during its Ninety-fourth Session which was held at Geneva and declared closed the 23 February 2006.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this twenty-third day of February 2006.

[For the signatures, see at the end of the French authentic text of the Convention. – Pour les signatures, voir à la fin du texte authentique français de la Convention.]

[FRENCH TEXT – TEXTE FRANÇAIS]

Conférence internationale du Travail (maritime)

CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE
À SA QUATRE-VINGT-QUATORZIÈME SESSION,
GENÈVE, FÉVRIER 2006

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 (nº 29) sur le travail forcé, 1930;
- la convention (nº 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;
- la convention (nº 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949;
- la convention (nº 100) sur l'égalité de rémunération, 1951;
- la convention (nº 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957;
- la convention (nº 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958;
- la convention (nº 138) sur l'âge minimum, 1973;
- la convention (nº 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 souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ne peuvent être décidées par un Membre, 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° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 instument, 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 entretenu figure dans le principe directeur B4.1.1 (paragr. 4).

10. Les Membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes directeurs indiqués et, comme il est précisé dans le titre 5 à propos du contrôle par l'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 valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que:

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

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

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° 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 protéger 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'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer.

3. Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.

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 inférieurs 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° 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 émargé 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 débarqué 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'efficience 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'efficience 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'efficience 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° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

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

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'incommodité 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° 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 responsables 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 tendancs 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° 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation (n° 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 apparaux 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'Etat 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'Etat 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 intéressées.

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 intéressées, 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 Membres 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 desdites 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 catégories 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 indue.

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 prévoie 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 brute [1]: .....

Numéro OMI: .....

Type de navire: .....

Nom et adresse de l'armateur [2]: .....

.....

.....

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'armateur[1]: .....

.....

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)

[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)

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 brute [1]: .....

Numéro OMI: .....

Type de navire: .....

Nom et adresse de l'armateur [2]: .....

.....

Il est certifié, aux fins du paragraphe 7 de la norme A5.1.3 de la convention, que:

a) 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;

b) 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;

c) le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations relatives à sa 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.

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.....

[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)

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)

ANNEXE A5-III

Eléments 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

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:

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; et

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)

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 «nuit» 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).

EXEMPLE

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

.....

.....

EXEMPLE

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) [X]

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) [X]

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.

.....

.....

EXEMPLAIRE

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

No. 51300

International Fund for Agricultural Development
and
Indonesia

Financing Agreement (Coastal Community Development Project (CCDP)) between the Republic of Indonesia and the International Fund for Agricultural Development and the Spanish Food Security Co-financing Facility Trust Fund (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 11 October 2012, and Jakarta, 23 October 2012

Entry into force: *23 October 2012, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Indonésie

Accord de financement (Projet de développement des communautés côtières (CCDP)) entre la République d'Indonésie, le Fonds international de développement agricole et le Fonds fiduciaire du mécanisme de cofinancement espagnol pour la sécurité alimentaire (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 11 octobre 2012, et Jakarta, 23 octobre 2012

Entrée en vigueur : *23 octobre 2012, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51301

International Fund for Agricultural Development
and
Kenya

Financing Agreement (Upper Tana Catchment Natural Resource Management Project (UTaNRMP)) between the Republic of Kenya and the International Fund for Agricultural Development and the Spanish Food Security Cofinancing Facility Trust Fund (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 23 May 2012

Entry into force: *23 May 2012, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Kenya

Accord de financement (Projet de gestion des ressources naturelles dans le bassin versant du Haut Tana (UTaNRMP)) entre la République du Kenya, le Fonds international de développement agricole et le Fonds fiduciaire du mécanisme de cofinancement espagnol pour la sécurité alimentaire (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 23 mai 2012

Entrée en vigueur : *23 mai 2012, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51302

International Fund for Agricultural Development
and
Lebanon

Grant Agreement (Hilly Areas Sustainable Agricultural Development Project (HASAD)) between the Republic of Lebanon and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 17 June 2010

Entry into force: *17 June 2010, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Liban

Accord de don (Projet de développement durable de l'agriculture dans les zones vallonnées (HASAD)) entre la République du Liban et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 17 juin 2010

Entrée en vigueur : *17 juin 2010, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51303

International Fund for Agricultural Development
and
Lebanon

Financing Agreement (Hilly Areas Sustainable Agricultural Development Project (HASAD)) between the Republic of Lebanon and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 17 June 2010

Entry into force: *19 April 2012, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Liban

Accord de financement (Projet de développement durable de l'agriculture dans les zones vallonnées (HASAD)) entre la République du Liban et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 17 juin 2010

Entrée en vigueur : *19 avril 2012, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51304

International Fund for Agricultural Development
and
Mozambique

Financing Agreement (Pro-Poor Value Chain Development Project in the Maputo and Limpopo Corridors (PROSUL)) between the Republic of Mozambique and the International Fund for Agricultural Development and the Spanish Food Security Cofinancing Facility Trust Fund and the Adaptation for Smallholder Agriculture Programme Trust Fund (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 3 October 2012

Entry into force: *3 October 2012, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Mozambique

Accord de financement (Projet de développement des filières au profit des pauvres dans le corridor Maputo-Limpopo (PROSUL)) entre la République du Mozambique, le Fonds international de développement agricole, le Fonds fiduciaire du mécanisme de cofinancement espagnol pour la sécurité alimentaire et le Fonds fiduciaire du Programme d'adaptation de l'agriculture paysanne (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 3 octobre 2012

Entrée en vigueur : *3 octobre 2012, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51305

International Fund for Agricultural Development
and
Nepal

Financing Agreement (Kisankalagi Unnat Biu-Bijan Karyakram (Improved Seeds for Farmers Programme)) between the Government of Nepal and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Kathmandu, 2 December 2012

Entry into force: *2 December 2012, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Népal

Accord de financement (Kisankalagi Unnat Biu-Bijan Karyakram (Programme de fourniture de semences améliorées aux agriculteurs)) entre le Gouvernement du Népal et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Katmandou, 2 décembre 2012

Entrée en vigueur : *2 décembre 2012, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51306

International Fund for Agricultural Development
and
Niger

Financing Agreement (Ruwanmu Small-Scale Irrigation Project) between the Republic of Niger, the International Fund for Agricultural Development and the Spanish Food Security Cofinancing Facility Trust Fund (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 25 October 2012

Entry into force: *19 February 2013, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Niger

Accord de financement (Projet de petite irrigation Ruwanmu) entre la République du Niger, le Fonds international de développement agricole et le Fonds fiduciaire du mécanisme de cofinancement espagnol pour la sécurité alimentaire (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 25 octobre 2012

Entrée en vigueur : *19 février 2013, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *français*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51307

International Fund for Agricultural Development
and
Philippines

Financing Agreement (Integrated Natural Resources and Environmental Management Project (INREMP)) between the Republic of the Philippines and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 15 March 2013, and Manila, 12 April 2013

Entry into force: *12 April 2013, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Philippines

Accord de financement (Projet de gestion intégrée des ressources naturelles et de l'environnement (INREMP)) entre la République des Philippines et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 15 mars 2013, et Manille, 12 avril 2013

Entrée en vigueur : *12 avril 2013, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51308

International Fund for Agricultural Development
and
Sudan

Financing Agreement (Seed Development Project (SDP)) between the Republic of the Sudan and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 24 February 2012

Entry into force: *24 February 2012, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Soudan

Accord de financement (Projet de développement des semences (SDP)) entre la République du Soudan et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 24 février 2012

Entrée en vigueur : *24 février 2012, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51309

Argentina
and
Germany

Agreement between the Government of the Argentine Republic and the Government of the Federal Republic of Germany on the co-production of films. Buenos Aires, 8 March 2010

Entry into force: *3 February 2012 by notification, in accordance with article 14*

Authentic texts: *German and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Argentina, 1 August 2013*

Argentine
et
Allemagne

Accord entre le Gouvernement de la République argentine et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la coproduction cinématographique. Buenos Aires, 8 mars 2010

Entrée en vigueur : *3 février 2012 par notification, conformément à l'article 14*

Textes authentiques : *allemand et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Argentine, 1er août 2013*

[GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND]

Abkommen

zwischen der Regierung der Argentinischen Republik

und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

über die Koproduktion von Filmen

Die Regierung der Argentinischen Republik und die Regierung der Bundesrepublik Deutschland, im Folgenden die "Vertragsparteien"-

in dem Bewusstsein, dass audiovisuelle Gemeinschaftsproduktionen einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Kultur- und Wirtschaftsaustauschs zwischen den beiden Ländern leisten können,

entschlossen, die Entwicklung der Zusammenarbeit im audiovisuellen Bereich zu fördern-

haben Folgendes vereinbart:

Artikel 1
Definition

Für die Zwecke dieses Abkommens ist eine "audiovisuelle Gemeinschaftsproduktion" ein Projekt, unabhängig von der Länge und der Art des Bildträgers, produziert für die Verwertung im Kino, im Fernsehen oder für jede andere Form des Vertriebs. Alle neuen Formen der audiovisuellen Produktion und des audiovisuellen Vertriebs werden durch Notenwechsel in dieses Abkommen aufgenommen.

Artikel 2
Geltung als nationale Filme

(1) Filme, die im Rahmen dieses Abkommens hergestellt wurden, werden als nationale Filme angesehen.

(2) Diese Filme haben vollen Anspruch auf die Vergünstigungen entsprechend den Bestimmungen, die für die audiovisuelle Industrie in dem jeweiligen Land gelten oder noch erlassen werden.

Artikel 3
Zuständige Behörden

Gemeinschaftsproduktionen, auf die dieses Abkommen Anwendung findet, bedürfen der Anerkennung durch die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien. Diese sind in der Argentinischen Republik das Instituto Nacional de Cine y Artes Audiovisuales und in der Bundesrepublik Deutschland das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) und die Filmförderungsanstalt (FFA).

Artikel 4
Voraussetzungen für die Anerkennung von Gemeinschaftsproduktionen

(1) Um im Rahmen dieses Abkommens gefördert werden zu können, müssen die Gemeinschaftsproduktionen von Produktionsgesellschaften hergestellt werden, die über eine gute technische Organisation, über eine solide finanzielle Absicherung und über eine anerkannte professionelle Erfahrung verfügen.

(2) Die Gemeinschaftsproduzenten des Filmes müssen ihren Sitz oder eine Niederlassung im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien haben.

(3) Die Beteiligung der Gemeinschaftsproduzenten beider Länder kann zwischen 20 (zwanzig) vom Hundert und 80 (achtzig) vom Hundert je Film betragen.

(4) Der künstlerische und technische Beitrag der Gemeinschaftsproduzenten muss im Verhältnis zu ihrer jeweiligen finanziellen Beteiligung stehen.

(5) Unter technischem und künstlerischem Personal werden Personen verstanden, die nach den in jedem Land geltenden Gesetzen als Autoren gelten, unter anderem Handlungs- oder Drehbuchautoren, Regisseure, Komponisten, Chefmonteure, Bildregisseure, künstlerische Direktoren, Schauspieler sowie Tontechniker der audiovisuellen Industrie. Der Beitrag jedes einzelnen dieser Mitarbeiter ist individuell zu bewerten.

(6) Grundsätzlich umfasst der Beitrag jedes Gemeinschaftsproduzenten neben einer Person nach Artikel 5 mindestens einen Hauptdarsteller, einen Nebendarsteller und/oder einen qualifizierten Filmtechniker.

(7) Dabei kann der Hauptdarsteller durch zwei qualifizierte Vertreter des technischen Personals ersetzt werden.

Artikel 5
Teilnehmer

(1) Die an der Herstellung eines Filmes Beteiligten müssen folgendem Personenkreis angehören:

In Bezug auf die Argentinische Republik:
- argentinische Staatsangehörige,
- ständig in der Argentinischen Republik wohnhafte Personen.

In Bezug auf die Bundesrepublik Deutschland:
- deutsche Staatsangehörige im Sinne des Grundgesetzes,
- Personen, die dem deutschen Kulturkreis angehören und ihren ständigen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben,
- Staatsangehörige eines Mitgliedstaats der Europäischen Union,
- Staatsangehörige eines anderen Mitgliedstaats des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum.

(2) Die Mitwirkung von Darstellern, Autoren oder technischem Personal, die die Voraussetzungen nach dem vorstehenden Absatz nicht erfüllen, kann ausnahmsweise und unter Berücksichtigung der Anforderungen der Gemeinschaftsproduktion im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden der Vertragsparteien zugelassen werden.

(3) Die Dreharbeiten sollen vorzugsweise in Ateliers und an Standorten durchgeführt werden, die sich im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien befinden.

(4) Außenaufnahmen im Hoheitsgebiet eines Staates, der nicht Vertragspartei ist und an der Koproduktion nicht beteiligt ist, können genehmigt werden, wenn das Drehbuch oder die Handlung des Filmes dies erfordern.

(5) Von jedem koproduzierten Film werden zwei Endfassungen hergestellt, eine spanische und eine deutsche. Diese Fassungen können Dialogstellen in einer anderen Sprache enthalten, wenn das Drehbuch dies erfordert.

Artikel 6
Verbreitung von Filmen

Die Vertragsparteien bekräftigen ihren Willen, die Verbreitung von Filmen der anderen Vertragspartei in ihrem Hoheitsgebiet mit allen zulässigen Mitteln zu betreiben und zu fördern.

Artikel 7
Minderheits- und Mehrheitsbeteiligungen bei multilateralen Gemeinschaftsproduktionen

Im Fall von multilateralen Gemeinschaftsproduktionen darf die Minderheitsbeteiligung nicht weniger als 10 (zehn) vom Hundert und die Mehrheitsbeteiligung nicht mehr als 80 (achtzig) vom Hundert der

Gesamtkosten des Filmes betragen. Die Minderheitsbeteiligung der Gemeinschaftsproduzenten aus den Ländern der Vertragsparteien muss mindestens 20 (zwanzig) vom Hundert betragen.

Artikel 8
Finanzielle Gemeinschaftsproduktionen

(1) Unbeschadet der vorangehenden Bestimmungen dieses Abkommens können im Interesse der bilateralen Gemeinschaftsproduktion auch diejenigen Filme zugelassen werden, die in einem der beiden Länder hergestellt werden und bei denen sich die Minderheitsbeteiligung nach Maßgabe des Abkommens über Gemeinschaftsproduktion nur auf die finanzielle Beteiligung beschränkt. Eine solche Minderheitsbeteiligung darf nicht weniger als 20 (zwanzig) vom Hundert der endgültigen Kosten des Filmes betragen.

(2) Die Anerkennung als bilaterale Gemeinschaftsproduktion wird jedem einzelnen dieser Werke erst nach vorheriger Genehmigung durch die zuständigen argentinischen und deutschen Behörden gewährt.

(3) Die finanziellen Aufwendungen der Vertragsparteien für die Förderung solcher Gemeinschaftsproduktionen werden im Verlauf von vier Jahren ausgeglichen.

(4) Die nach Artikel 12 gebildete Gemischte Kommission überprüft, ob das finanzielle Gleichgewicht eingehalten wurde.

Artikel 9
Negativ und Internegativ

(1) Die Gemeinschaftsproduzenten entscheiden gemeinsam über die Verwendung des Originalnegativs (Bild und Ton). Jeder Gemeinschaftsproduzent hat Anspruch auf ein eigenes Internegativ. Das Ziehen eines Internegativs für eine Version in einer dritten Sprache bedarf der Zustimmung beider Gemeinschaftsproduzenten.

(2) Die Gemeinschaftsproduzenten einigen sich darüber, wo das Negativ entwickelt und wo das Originalnegativ zur gemeinsamen Verwendung aufbewahrt wird. Jeder Gemeinschaftsproduzent hat das Recht, die für die Verwendung erforderlichen Kopien in seinem eigenen Land zu ziehen.

Artikel 10
Gleichgewichtige Beteiligung

(1) Es muss ein Gleichgewicht sowohl hinsichtlich der künstlerischen, technischen und darstellerischen Beteiligungen, wie auch hinsichtlich der

finanziellen und technischen Beteiligungen beider Länder (Studios, Laboratorien, Postproduktionen) eingehalten werden.

(2) Die Gemischte Kommission untersucht, ob dieses Gleichgewicht eingehalten wurde und ergreift, wenn dies nicht der Fall ist, die Maßnahmen, die sie für dessen Wiederherstellung als notwendig erachtet.

Artikel 11
Identifizierung

Titelvor- und -nachspann und Werbematerial der Gemeinschaftsproduktionen müssen den Hinweis enthalten, dass es sich um eine Gemeinschaftsproduktion von Produzenten beider Vertragsparteien handelt.

Artikel 12
Gemischte Kommission

(1) Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien werden bei Bedarf die Anwendungsbedingungen des vorliegenden Abkommens überprüfen, um bei der Umsetzung der Bestimmungen aufgetretene Schwierigkeiten zu lösen. Außerdem werden sie gegebenenfalls zur Förderung der filmwirtschaftlichen Zusammenarbeit entsprechende Änderungen im gemeinsamen Interesse beider Länder vorschlagen.

(2) Zur Überprüfung der Anwendung dieses Abkommens bilden die Vertragsparteien eine Gemischte Kommission, die sich aus Vertretern beider Regierungen und Berufsorganisationen zusammensetzt.

(3) Diese Gemischte Kommission wird auf Ersuchen einer Vertragspartei innerhalb von sechs Monaten nach einem solchen Ersuchen zu einem Treffen einberufen oder die Einberufung erfolgt auf sonstigem Wege.

(4) Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien informieren sich regelmäßig über Erteilung, Ablehnung, Änderung oder Widerruf der Gemeinschaftsproduktionen. Vor Ablehnung eines Antrags auf Bewilligungserteilung konsultiert die zuständige Behörde diejenige der anderen Vertragspartei.

Artikel 13
Freizügigkeit

Im Rahmen des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechtes erleichtert jede Vertragspartei für anerkannte audiovisuelle Gemeinschaftsproduktionen in Übereinstimmung mit Artikel 3 und entsprechenden Artikeln

a) die Einreise und den zeitweiligen Aufenthalt des technischen und künstlerischen Personals der anderen Vertragspartei in ihrem Hoheitsgebiet;

b) die Ein- und Ausfuhr von technischem Drehmaterial und anderem Material von Produzenten der anderen Vertragspartei in ihr beziehungsweise aus ihrem Hoheitsgebiet.

Artikel 14
Schlussbestimmungen

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Regierung der Argentinischen Republik der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mitgeteilt hat, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der Mitteilung.

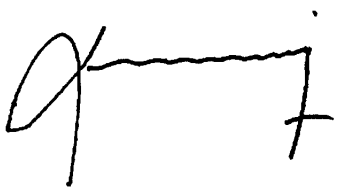
(3) Jede der Vertragsparteien kann das Abkommen mit einer Frist von drei Monaten auf diplomatischem Wege schriftlich für beendet erklären.

(4) Die Beendigung des Abkommens hat keine Auswirkungen auf die Fertigstellung von Gemeinschaftsproduktionen, die während seiner Geltungsdauer genehmigt worden sind.

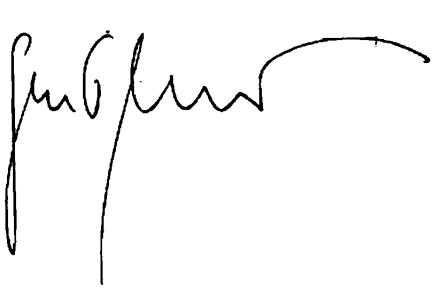
(5) Nach Inkrafttreten wird dieses Abkommen durch die Regierung der Argentinischen Republik dem Generalsekretariat der Vereinten Nationen zur Registrierung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen zugeleitet. Die andere Vertragspartei wird unter Angabe der VN-Registrierungsnummer von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

Geschehen zu Buenos Aires, am 8. März 2010, in zwei Urschriften, jede in spanischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der
Argentinischen Republik



Für die Regierung der
Bundesrepublik Deutschland



[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

Acuerdo

entre el Gobierno de la República Argentina

y el Gobierno de la República Federal de Alemania

sobre la Coproducción de Películas

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Federal de Alemania, en lo sucesivo "las Partes",

Conscientes de que las coproducciones audiovisuales pueden prestar un aporte importante al desarrollo del intercambio cultural y económico entre ambos países,

Resueltos a fomentar el desarrollo de la cooperación en el ámbito audiovisual,

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1
Definición

A los fines del presente acuerdo, una "coproducción audiovisual" es un proyecto, independientemente de su extensión y tipo de soporte visual, producido para su utilización en el cine, en la televisión o para cualquier otra forma de distribución. Todas las nuevas formas de producción audiovisual y de la distribución audiovisual se incorporarán a este acuerdo a través de un canje de notas.

Artículo 2
Validez como películas nacionales

(1) Las películas producidas en el marco de este acuerdo se considerarán películas nacionales.

(2) Estas películas tienen pleno derecho a los beneficios de acuerdo a las disposiciones vigentes o por promulgar para la industria audiovisual en cada uno de los Estados.

Artículo 3
Autoridades competentes

Las coproducciones a las cuales se aplique este acuerdo requieren del reconocimiento de las autoridades competentes de ambas Partes. Estas son el Instituto Nacional del Cine y Artes Audiovisuales en la República Argentina y la Oficina Federal de Economía y Control de Exportaciones ("Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle – BAFA") y el Instituto de Subsidio al Cine ("Filmförderungsanstalt – FFA") en la República Federal de Alemania.

Artículo 4
Requisitos para el reconocimiento de coproducciones

(1) Para que las coproducciones puedan ser subsidiadas en el marco de este acuerdo, deberán ser producidas por compañías productoras que cuenten con una buena organización técnica, un respaldo financiero sólido y una experiencia profesional reconocida.

(2) Los coproductores de la película deben tener su sede o domicilio en el territorio de una de las Partes.

(3) La participación de los coproductores de ambos países puede variar entre el 20 (veinte) por ciento y el 80 (ochenta) por ciento por cada película.

(4) El aporte artístico y técnico de los coproductores debe estar en proporción a su participación económica.

(5) Por personal técnico y artístico se entiende a aquellas personas, que se consideran autores de acuerdo a las leyes vigentes en cada país; se incluye a los autores de la acción o el guión, directores, compositores, montadores en jefe, escenógrafos, directores artísticos, actores y sonidistas de la industria audiovisual. El aporte de cada uno de estos colaboradores se evaluará en forma individual.

(6) Básicamente, el aporte de cada coproductor comprende una persona de acuerdo al artículo 5 y como mínimo un actor principal, un actor de reparto y/o un técnico calificado en cine.

(7) El actor principal podrá ser remplazado por dos representantes calificados del personal técnico.

Artículo 5
Participantes

(1) Los participantes de una película deben pertenecer al siguiente círculo de personas:

En cuanto a la República Argentina:
ciudadanos argentinos, o

- residentes permanentes en la República Argentina.

En cuanto a la República Federal de Alemania:
- ciudadanos alemanes de acuerdo a la Ley Fundamental,
- personas pertenecientes al ámbito de la cultura alemana con domicilio permanente en la República Federal de Alemania,
- ciudadanos de un estado miembro de la Unión Europea,
- ciudadanos de otro estado miembro del Tratado del 2 de mayo de 1992 sobre el Espacio Económico Europeo.

(2) La participación de actores, autores o personal técnico que no cumplan con los requisitos de acuerdo al párrafo precedente se podrá autorizar excepcionalmente y considerando las exigencias de la coproducción, de común acuerdo con las autoridades competentes de las Partes.

(3) El rodaje se llevará a cabo preferentemente en ateliers y emplazamientos que se encuentren dentro del territorio de las Partes.

(4) Se podrán autorizar tomas de exteriores en el territorio de un estado que no sea Parte contratante y que no participe de la coproducción, cuando el guión o la acción de la película lo requieran.

(5) De cada película coproducida se harán dos versiones finales, una en alemán y otra en español. Las versiones podrán contener pasajes de diálogos en otro idioma cuando el guión lo exija.

Artículo 6
Difusión de películas

La Partes confirman su voluntad de impulsar y fomentar a través de todos los medios admisibles la difusión de películas de la contraparte en su territorio.

Artículo 7
Participación minoritaria y mayoritaria en coproducciones multilaterales

En el caso de coproducciones multilaterales, la participación minoritaria no podrá ascender a menos del 10 (diez) por ciento y la participación mayoritaria a más del 80 (ochenta) por ciento de los costos totales de la película. La participación minoritaria de los coproductores de los países de las Partes deberá ascender como mínimo al 20 (veinte) por ciento.

Artículo 8
Coproducciones financieras

(1) Sin perjuicio de las disposiciones precedentes de este acuerdo, en interés de las coproducciones bilaterales también se podrán admitir aquellas películas producidas en uno de los dos países en que la participación minoritaria según el acuerdo de coproducción sólo se limite a la participación financiera. Dicha participación minoritaria deberá ascender por lo menos al 20 (veinte) por ciento de los costos definitivos de la película.

(2) El reconocimiento como coproducción bilateral se le otorgará a cada una de estas obras previa autorización de las autoridades competentes argentinas y alemanas competentes.

(3) Los gastos financieros de las Partes para subsidiar tales coproducciones se compensarán en el curso de cuatro años.

(4) La Comisión Mixta constituida de acuerdo al artículo 12 verificará si se ha conservado el equilibrio financiero.

Artículo 9
Negativo e internegativo

(1) Los coproductores decidirán en conjunto sobre la utilización del negativo original (imagen y sonido). Cada coproductor tendrá derecho a su propio internegativo. La producción de un internegativo para una versión en un tercer idioma requiere de la aprobación de ambos coproductores.

(2) Los coproductores se pondrán de acuerdo sobre el lugar en que se revele el negativo y el sitio en que se conservará el negativo original para su utilización conjunta. Cada coproductor tendrá derecho a producir en su propio país las copias necesarias para la utilización.

Artículo 10
Participación equilibrada

(1) Se deberá conservar un equilibrio, tanto en cuanto a las participaciones artísticas, técnicas e interpretativas, como así también en lo relativo a las participaciones financieras y técnicas de ambos países (estudios, laboratorios, postproducciones).

(2) La Comisión Mixta analizará si se ha conservado este equilibrio y de no ser este el caso, tomará las medidas que considere necesarias para restablecerlo.

Artículo 11
Identificación

Los créditos previos y posteriores a la película y el material publicitario de las coproducciones deberán contener la referencia de que se trata de una coproducción de productores de ambas Partes.

Artículo 12
Comisión Mixta

(1) Las autoridades competentes de ambas Partes verificarán las condiciones de aplicación del presente acuerdo cuando ello resulte necesario para resolver las dificultades emergentes al aplicar las disposiciones. Además podrán proponer las correspondientes modificaciones en interés común de ambos países para fomentar la cooperación en la industria del cine.

(2) A efectos de verificar la aplicación de este acuerdo, las Partes constituirán una Comisión Mixta compuesta por representantes de ambos gobiernos y de organizaciones profesionales.

(3) Esta Comisión Mixta se convocará para mantener una reunión, a solicitud de una de las Partes, dentro de los seis meses siguientes a tal solicitud o bien se convocará de otro modo.

(4) Las autoridades competentes de ambas Partes se informarán periódicamente sobre el otorgamiento, el rechazo, la modificación o la revocación de las coproducciones. Antes de rechazar una solicitud de aprobación, la autoridad competente consultará a la de la otra Parte.

Artículo 13
Libre circulación

En el marco del derecho nacional vigente en cada caso, cada Parte facilitará para las coproducciones audiovisuales reconocidas, de acuerdo a lo establecido en el artículo 3 y concordantes:

a) el ingreso y la permanencia temporaria del personal técnico y artístico de la otra Parte en su territorio;
b) el ingreso y egreso de material de rodaje técnico y otro de los productores de la otra Parte hacia o desde su territorio.

Artículo 14
Disposiciones finales

(1) Este acuerdo se celebra por tiempo indeterminado.

(2) Este acuerdo entra en vigencia el día en que el Gobierno de la República Argentina le haya comunicado al Gobierno de la República Federal de Alemania que se han cumplido los requisitos internos para su entrada en vigencia. Se tomará como referencia la fecha de recepción de la comunicación.

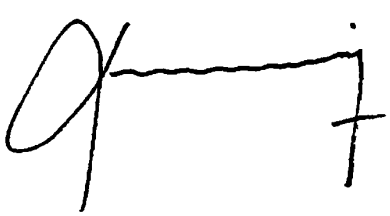
(3) Cada una de las Partes podrá declarar terminado el acuerdo mediante notificación escrita por la vía diplomática, dada con tres meses de antelación.

(4) La terminación del acuerdo no tendrá efectos sobre la finalización de coproducciones autorizadas durante su vigencia.

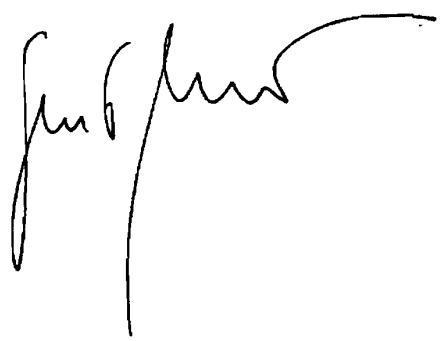
(5) Luego de su entrada en vigencia, este acuerdo será remitido por el Gobierno de la República Argentina a la Secretaría General de las Naciones Unidas para su registro según el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas. La otra Parte será informada del registro indicando el número de registro UN en cuanto éste haya sido confirmado por la Secretaría de las Naciones Unidas.

Hecho en Buenos Aires, el día 8 de marzo de 2010, en dos ejemplares en idiomas español y alemán, siendo ambos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la
República Argentina



Por el Gobierno de la
República Federal de Alemania



[TRANSLATION – TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY ON THE CO-PRODUCTION OF FILMS

The Government of the Argentine Republic and the Government of the Federal Republic of Germany, hereafter referred to as "the Parties",

Aware that audiovisual co-productions can play a considerable role in terms of enhancing cultural and economic exchange between the two countries,

Resolved to foster cooperation in the audiovisual field,

Have agreed as follows:

Article 1. Definition

For the purposes of this Agreement, an "audiovisual co-production" is a project, regardless of its length and the type of visual medium used, produced in order to be shown in movie theatres, on television or through any other form of distribution. Any new forms of audiovisual production and audiovisual distribution shall be incorporated into this Agreement on the basis of an exchange of notes.

Article 2. Recognition as national films

(1) Films which are produced within the framework of this Agreement shall be considered to be national films.

(2) As such, these works may benefit fully from the provisions in force within the audiovisual industry or from those which may be subsequently endorsed in each of the States.

Article 3. Competent authorities

Co-productions falling within the scope of this Agreement shall be subject to the approval of the competent authorities of both Parties. These authorities shall be, for the Argentine Republic, the National Institute of Cinema and Visual Arts (Instituto Nacional del Cine y Artes Audiovisuales) and, for the Federal Republic of Germany, the Federal Office of Economics and Export Control (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle − BAFA) and the Federal Film Board (Filmförderungsanstalt − FFA).

Article 4. Requirements for the approval of co-productions

(1) In order for co-productions to qualify for grants within the framework of this Agreement, production companies must provide evidence of good technical organization, solid financial backing and recognized professional experience.

(2) The co-producers of the film shall have their main office or domicile in the territory of one of the Parties.

(3) The contribution of the co-producers of the two countries may vary between 20% and 80% for each film.

(4) The artistic and technical contribution of the co-producers shall be proportional to their respective investment.

(5) "Technical and artistic personnel" shall mean persons who, in accordance with the legislation in force in each country, are considered to be authors, inter alia scriptwriters or screenwriters, directors, composers, chief editors, set designers, artistic directors, actors and sound technicians of the audiovisual industry. The input by each of these contributors shall be evaluated on an individual basis.

(6) As a general rule, the contribution of each co-producer shall include one person in accordance with paragraph 5, and at least one lead actor, one supporting actor and/or one qualified film technician.

(7) The lead actor may be replaced by two qualified technical staff persons.

Article 5. Participants

(1) The persons involved in the production of a film shall belong to the following categories:

As regards the Argentine Republic:

- Argentine citizens; or
- Permanent residents of the Argentine Republic.

As regards the Federal Republic of Germany:

- German citizens within the meaning of the Basic Law;
- Persons who are rooted in German culture and have their permanent residence in the Federal Republic of Germany;
- Nationals of a member State of the European Union;
- Nationals of another State party to the Agreement on the European Economic Area of 2 May 1992.

(2) The participation of actors, authors or technical staff who do not meet the prerequisites of the preceding paragraph may be authorized on an exceptional basis in view of the requirements of the co-production and subject to agreement between the competent authorities of the Parties.

(3) Film shoots shall preferably take place in studios and at locations located within the territory of the Parties.

(4) Exterior shots in the territory of a State which is not a Party and does not participate in the co-production may be approved if the film script or the action of the film so requires.

(5) Two final versions, one in German and one in Spanish, shall be made of each co-produced film. The versions may contain dialogue in another language if the film script so requires.

Article 6. Film distribution

The Parties confirm their willingness to promote and support the distribution of films of the other Party in their territory through all permissible means.

Article 7. Minority and majority contributions in the case of multilateral co-productions

In the case of multilateral co-productions, the minority contribution may not be less than 10% and the majority contribution may not exceed 80% of the total cost of the film. The minority contribution of co-producers from the countries of the Parties shall amount to at least 20%.

Article 8. Financial co-productions

(1) Notwithstanding the preceding provisions of this Agreement and in the interest of bilateral co-production, even those films which are produced in one of the two countries and where the minority contribution is limited under the co-production agreement to financial investment alone may be admitted. Such a minority contribution may not be less than 20% of the final cost of the film.

(2) The granting of bilateral co-production status to each individual work of this kind shall be subject to prior approval by the Argentine and German competent authorities.

(3) The financial expenses incurred by the Parties for the promotion of such co-productions shall be settled over the course of four years.

(4) The Joint Commission established under article 12 shall determine whether financial balance has been maintained.

Article 9. Negative and internegatives

(1) The co-producers shall jointly decide on the use of the original negative (image and sound). The co-producers shall each be entitled to an internegative of their own. Production of an internegative for a version in a third language shall be subject to the consent of both co-producers.

(2) The co-producers shall agree on the location at which the negative is to be developed and the place where the original negative is to be kept for common use. The co-producers shall each be entitled to produce in their own country the copies necessary for use.

Article 10. Balanced contribution

(1) An overall balance shall be required both with regard to the artistic, technical and interpretive contributions and with regard to the financial and technical contributions (studios, laboratories and post-productions) of both countries.

(2) The Joint Commission shall determine whether that balance has been maintained and, should this not be the case, shall take the measures that it deems necessary in order to recalibrate it.

Article 11. Identification

The opening and closing credits of the film and the promotional material of co-productions shall include a credit title indicating that the film is a co-production by producers of both Parties.

Article 12. Joint Commission

(1) If necessary, the competent authorities of both Parties shall verify the conditions of implementation of this Agreement with a view to resolving any difficulties that may arise when the provisions are being implemented. Moreover, they may propose appropriate changes of common interest to both countries aimed at enhancing cooperation in the film industry.

(2) The Parties shall establish a Joint Commission, consisting of representatives of both Governments and professional organizations to monitor the implementation of this Agreement.

(3) The Joint Commission shall hold a meeting, at the request of either Party, within six months from such a request or convene in another manner.

(4) The competent authorities of the two Parties shall update one another on a regular basis with regard to the approval, rejection, modification or cancellation of co-productions. Prior to rejecting a request for approval, the competent authority shall consult with the competent authority the other Party.

Article 13. Freedom of movement

Within the framework of the applicable domestic legislation, each Party shall facilitate, with respect to audiovisual co-productions approved in accordance with article 3 and related articles:

(a) The entry into and temporary stay in its territory of the technical and artistic staff of the other Party;

(b) The entry into and exit from its territory of film shooting and other technical equipment by the producers of the other Party.

Article 14. Final provisions

(1) This Agreement is concluded for an indefinite period.

(2) This Agreement shall enter into force on the date on which the Argentine Government informs the Government of the Federal Republic of Germany that the domestic requirements for its entry into force have been fulfilled. The date of entry into force shall be the date on which such notification is received.

(3) Either Party may terminate the Agreement by providing a three months' written notice through the diplomatic channel.

(4) Termination of this Agreement shall not affect the completion of co-productions which were approved during its period of validity.

(5) The Government of the Argentine Republic shall have this Agreement registered with the United Nations Secretariat following its entry into force, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations. The other Party shall be notified of the registration and provided

with the United Nations registration number as soon as the registration is confirmed by the United Nations Secretariat.

DONE at Buenos Aires, on 8 March 2010, in duplicate, in Spanish and German, both copies being equally authentic.

For the Government of the Argentine Republic:

[JORGE ENRIQUE TAIANA
Minister of Foreign Affairs and Worship]

For the Government of the Federal Republic of Germany:

[GUIDO WESTERWELLE
Minister of Foreign Affairs]

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE RELATIF À LA COPRODUCTION AUDIOVISUELLE

Le Gouvernement de la République argentine et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, ci-après dénommés les « Parties »,

Considérant que les coproductions audiovisuelles sont susceptibles de contribuer de manière significative à l'intensification des échanges culturels et économiques entre les deux pays,

Résolus à encourager la coopération dans le domaine audiovisuel,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définition

Aux fins du présent Accord, une « coproduction audiovisuelle » est un projet, quels que soient sa longueur et le support visuel utilisé, destiné à être exploité dans des salles de cinéma, à la télévision ou dans le cadre de toute autre forme de distribution. Toutes les nouvelles formes de production audiovisuelle et de distribution seront incluses dans le présent Accord au moyen d'un échange de notes.

Article 2. Reconnaissance en tant que films nationaux

1) Les films produits dans le cadre du présent Accord sont considérés comme des films nationaux.

2) À ce titre, ces œuvres peuvent bénéficier de tous les avantages prévus par les dispositions en vigueur relatives à l'industrie audiovisuelle ou par les dispositions qui seront adoptées ultérieurement dans chacun des États.

Article 3. Autorités compétentes

Les coproductions couvertes par le présent Accord sont soumises à l'approbation des autorités compétentes des deux Parties, qui sont, pour la République argentine, l'Institut national du cinéma et des arts audiovisuels (Instituto Nacional del Cine y Artes Audiovisuales) et, pour la République fédérale d'Allemagne, l'Office fédéral de l'économie et du contrôle des exportations (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle – BAFA) et l'Organisme de régulation du cinéma allemand (Filmförderungsanstalt – FFA).

Article 4. Conditions à remplir pour bénéficier du statut de coproduction

1) Pour pouvoir bénéficier des subventions découlant du présent Accord, les sociétés de production doivent fournir la preuve qu'elles ont une bonne organisation technique, un solide appui financier et des qualifications professionnelles reconnues.

2) Les coproducteurs d'un film ont leur siège ou domicile sur le territoire de l'une des Parties.

3) La contribution des coproducteurs des deux pays peut représenter entre 20 % et 80 % de chaque film.

4) La contribution artistique et technique des coproducteurs est proportionnelle à leur participation financière.

5) On entend par « personnel technique et artistique » les personnes qui, conformément à la législation en vigueur dans chaque pays, sont reconnues en tant qu'auteurs, en particulier les metteurs en scène ou les scénaristes, les réalisateurs, les compositeurs, les monteurs en chef, les décorateurs, les directeurs artistiques, les acteurs et les techniciens du son travaillant dans l'industrie audiovisuelle. La contribution de chacune de ces personnes est évaluée au cas par cas.

6) En règle générale, la contribution de chaque coproducteur comprend au moins un acteur de premier plan, un second rôle ou un technicien de cinéma qualifié, outre la personne visée à l'article 5.

7) Deux techniciens qualifiés peuvent remplacer un acteur de premier plan.

Article 5. Participants

1) Les personnes participant à la production de films doivent être :

en ce qui concerne la République argentine :

- des ressortissants argentins, ou
- des résidents permanents de la République argentine;

en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne :

- des ressortissants allemands au sens du droit ordinaire,
- des personnes enracinées dans la culture allemande et ayant leur résidence permanente sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne,
- des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, ou
- des ressortissants d'une autre partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, conclu le 2 mai 1992.

2) Si la coproduction l'exige, la participation d'acteurs, d'auteurs ou de personnel technique qui ne remplissent pas les conditions énumérées au paragraphe précédent peut être autorisée uniquement dans des circonstances exceptionnelles et sous réserve d'un accord avec les autorités compétentes des Parties.

3) Les tournages ont lieu de préférence dans des studios et des sites se trouvant sur le territoire des Parties.

4) Quand le scénario ou la scène l'exige, des prises de vue extérieures peuvent être réalisées sur le territoire d'un État qui n'est pas partie au présent Accord et ne participe pas à la coproduction.

5) Deux versions définitives de chaque film coproduit sont préparées, une en allemand et l'autre en espagnol. Des dialogues dans une autre langue peuvent y être inclus lorsque le scénario l'exige.

Article 6. Distribution filmique

Les Parties affirment leur volonté de promouvoir et de favoriser, par tous les moyens admissibles, la distribution de films de l'autre Partie réalisés sur leur territoire.

Article 7. Contribution minoritaire et majoritaire en cas de coproductions multilatérales

En cas de coproductions multilatérales, la contribution minoritaire ne peut être inférieure à 10 % du coût total du film et la contribution majoritaire ne peut dépasser 80 % de ce coût. La contribution minoritaire des coproducteurs des pays des Parties doit être d'au moins 20 %.

Article 8. Coproductions financières

1) Nonobstant les dispositions du présent Accord et dans l'intérêt des coproductions bilatérales, même les films produits dans l'un des deux pays avec une contribution minoritaire limitée à la participation financière peuvent bénéficier du statut de coproduction en vertu de l'accord de coproduction. La contribution minoritaire ne peut être inférieure à 20 % du coût total définitif du film.

2) L'octroi du statut de coproduction bilatérale à chaque production de ce type est soumis au consentement préalable des autorités compétentes argentines et allemandes.

3) Les dépenses engagées par les Parties pour subventionner ces coproductions sont amorties sur quatre ans.

4) La Commission mixte instituée conformément à l'article 12 veille à ce que l'équilibre financier soit maintenu.

Article 9. Négatif et internégatif

1) Les coproducteurs décident ensemble de l'utilisation à faire du négatif original (images et son). Chaque coproducteur a droit à son propre internégatif. Le tirage d'un internégatif dans une tierce version linguistique requiert l'accord des deux coproducteurs.

2) Les coproducteurs se mettent d'accord sur le lieu où est développé le négatif et sur l'endroit où est déposé le négatif original aux fins de son utilisation commune. Chaque coproducteur est en droit d'en réaliser dans son propre pays le nombre de copies nécessaires à l'utilisation.

Article 10. Contribution équilibrée

1) Un équilibre général doit être maintenu en ce qui concerne la contribution du personnel artistique et technique, y compris les interprètes, et en ce qui concerne les contributions financière et technique des deux pays (studios, laboratoires et postproduction).

2) La Commission mixte procède à une évaluation pour vérifier si cet équilibre est maintenu et, dans le cas contraire, elle prend les mesures qu'elle juge nécessaires pour rétablir cet équilibre.

Article 11. Présentation

Le générique de début et de fin d'un film en coproduction et le matériel promotionnel y afférent indiquent que le film est une coproduction germano-argentine.

Article 12. Commission mixte

1) Les autorités compétentes des deux Parties examinent au besoin les conditions d'application du présent Accord afin de résoudre les difficultés liées à l'application de ses dispositions. En outre, elles peuvent proposer les modifications nécessaires présentant un intérêt commun pour les deux pays afin de promouvoir la coopération dans l'industrie du cinéma.

2) Les Parties instituent une commission mixte composée de représentants de chaque Gouvernement et d'organisations professionnelles pour vérifier l'application du présent Accord.

3) À la demande d'une Partie, une réunion de la Commission mixte est convoquée dans les six mois qui suivent; autrement, la convocation est faite par un autre moyen.

4) Les autorités compétentes des deux Parties s'informent régulièrement si des productions ont obtenu le statut de coproduction ou si elles se le sont vu refuser ou révoquer, ou encore si des modifications ont été apportées à cet égard. Avant de rejeter une demande d'approbation, l'autorité compétente d'une Partie consulte l'autorité compétente de l'autre Partie.

Article 13. Libre circulation

Pour les coproductions audiovisuelles approuvées conformément à l'article 3 et aux autres articles y afférents, chaque Partie facilite, en vertu des lois nationales en vigueur dans son pays :

a) l'entrée et la résidence temporaire sur son territoire du personnel technique et artistique de l'autre Partie;

b) l'importation sur son territoire et l'exportation de son territoire du matériel de tournage et d'autre équipement technique par les producteurs de l'autre Partie.

Article 14. Dispositions finales

1) Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée.

2) Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle le Gouvernement de la République argentine informe le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne de l'exécution des formalités internes requises à cette fin. La date d'entrée en vigueur est la date de réception de cette notification.

3) L'une ou l'autre des Parties peut dénoncer le présent Accord moyennant un préavis écrit de trois mois adressé à l'autre par la voie diplomatique.

4) La dénonciation du présent Accord n'a aucun effet sur le parachèvement des coproductions approuvées lorsque l'Accord était en vigueur.

5) Après l'entrée en vigueur du présent Accord, le Gouvernement de la République argentine procédera à son enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vertu de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies. Dès que le Secrétariat de

l'Organisation aura confirmé ledit enregistrement, l'autre Partie en sera avisée et recevra un numéro d'enregistrement attribué au présent Accord par l'ONU.

FAIT à Buenos Aires le 8 mars 2010, en deux exemplaires rédigés en langues espagnole et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République argentine :

[JORGE ENRIQUE TAIANA
Ministre des relations extérieures et du culte]

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

[GUIDO WESTERWELLE
Ministre des relations extérieures]

No. 51310

International Fund for Agricultural Development
and
Sudan

Financing Agreement (Scaling up the Agricultural Bank of Sudan Microfinance Initiative (ABSUMI)) between the Republic of the Sudan and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 21 February 2013

Entry into force: *21 February 2013, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Soudan

Accord de financement (Reproduction à plus grande échelle de l'Initiative de la Banque agricole du Soudan en faveur de la microfinance (ABSUMI)) entre la République du Soudan et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 21 février 2013

Entrée en vigueur : *21 février 2013, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51311

International Fund for Agricultural Development
and
Sri Lanka

Financing Agreement (Iranamadu Irrigation Development Project (IIDP)) between the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 30 January 2012

Entry into force: *30 January 2012, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Sri Lanka

Accord de financement (Projet de développement de l'irrigation à Iranamadu (IIDP)) entre la République socialiste démocratique de Sri Lanka et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 30 janvier 2012

Entrée en vigueur : *30 janvier 2012, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51312

International Fund for Agricultural Development
and
Syrian Arab Republic

Financing Agreement (Integrated Livestock Development Project) between the Syrian Arab Republic and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 18 February 2011

Entry into force: *22 December 2011, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
République arabe syrienne

Accord de financement (Projet de développement intégré de l'élevage) entre la République arabe syrienne et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 18 février 2011

Entrée en vigueur : *22 décembre 2011, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51313

International Fund for Agricultural Development
and
Tonga

Financing Agreement (Tonga Rural Innovation Project (TRIP)) between the Kingdom of Tonga and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 25 May 2012

Entry into force: *25 May 2012, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Tonga

Accord de financement (Projet d'innovation rurale aux Tonga (TRIP)) entre le Royaume des Tonga et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 25 mai 2012

Entrée en vigueur : *25 mai 2012, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51314

International Fund for Agricultural Development
and
Turkey

Financing Agreement (Murat River Watershed Rehabilitation Project (MRWRP)) between the Republic of Turkey and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009). Rome, 2 January 2013, and Ankara, 15 February 2013

Entry into force: *15 February 2013, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Turquie

Accord de financement (Projet de remise en état du bassin versant du fleuve Murat (MRWRP)) entre la République turque et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009). Rome, 2 janvier 2013, et Ankara, 15 février 2013

Entrée en vigueur : *15 février 2013, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51315

Multilateral

Convention on the establishment of a security control in the field of nuclear energy (with protocol, minutes with annex[*] and decisions). Paris, 20 December 1957

Entry into force: *22 July 1959, in accordance with article 21*

Authentic texts: *Dutch, English, French, German and Italian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Organisation for Economic Co-operation and Development, 6 August 2013*

Multilatéral

Convention sur l'établissement d'un contrôle de sécurité dans le domaine de l'énergie nucléaire (avec protocole, procès-verbal avec annexe[*] et décisions). Paris, 20 décembre 1957

Entrée en vigueur : *22 juillet 1959, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais, français, allemand et italien*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Organisation de coopération et de développement économiques, 6 août 2013*

[*] Published as submitted. – Publiée telle que soumise.

Participant	**Ratification**
Belgium	22 Jul 1959
Denmark	23 May 1959
France	23 Feb 1959
Germany	22 Jul 1959
Ireland	2 Dec 1958
Netherlands	9 Jul 1959
Norway	12 Feb 1959
Switzerland	21 Jan 1959
Turkey	20 Jul 1959
United Kingdom	10 May 1958

Participant	**Ratification**
Allemagne	22 juil 1959
Belgique	22 juil 1959
Danemark	23 mai 1959
France	23 févr 1959
Irlande	2 déc 1958
Norvège	12 févr 1959
Pays-Bas	9 juil 1959
Royaume-Uni	10 mai 1958
Suisse	21 janv 1959
Turquie	20 juil 1959

[DUTCH TEXT – TEXTE NÉERLANDAIS]

VERDRAG INZAKE DE INSTELLING VAN EEN VEILIGHEIDSCONTROLE OP HET GEBIED VAN DE KERNENERGIE

DE REGERINGEN van de Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Oostenrijk, het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Franse Republiek, het Koninkrijk Griekenland, Ierland, de Republiek IJsland, de Italiaanse Republiek, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk Noorwegen, het Koninkrijk der Nederlanden, de Portugese Republiek, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Zweden, de Zwitserse Bondsstaat en de Turkse Republiek ;

BESLOTEN de ontwikkeling te bevorderen van de produktie en het gebruik van kernenergie in de landen welke lid zijn van de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking (hierna te noemen de « Organisatie ») door middel van samenwerking tussen deze landen en het onderling in overeenstemming brengen van nationale maatregelen ;

OVERWEGENDE dat de tot dit doel binnen de Organisatie ondernomen gemeenschappelijke werkzaamheden bedoeld zijn om de Europese kernindustrie voor uitsluitend vreedzame doeleinden te ontwikkelen en geen enkel militair doel mogen bevorderen ;

OVERWEGENDE dat tijdens zijn bijeenkomst van 18 juli 1956 de Raad van de Organisatie (hierna te noemen de « Raad ») besloten heeft te dien einde een internationale veiligheidscontrole in te stellen;

OVERWEGENDE dat bij een Beslissing van heden de Raad binnen de Organisatie een Europees Agentschap voor Kernenergie heeft opgericht (hierna te noemen het « Agentschap ») dat tot taak heeft de ondernomen gemeenschappelijke werkzaamheden voort te zetten ;

ZIJN overeengekomen als volgt :

DEEL I

Artikel 1

a) Het doel van de veiligheidscontrole is te verzekeren dat

i) de functionering van gemeenschappelijke ondernemingen opgericht door twee of meer Regeringen of door onderdanen van twee of meer landen op initiatief of met de hulp van het Agentschap, en

ii) materialen, uitrusting en diensten welke krachtens met de betrokken Regeringen gesloten overeenkomsten door het Agentschap ter beschikking zijn gesteld of onder zijn toezicht staan

geen militaire doeleinden zullen bevorderen.

b) De veiligheidscontrole kan op verzoek van de partijen worden toegepast op iedere bilaterale of multilaterale overeenkomst, of, op verzoek van een Regering, op iedere activiteit waarvoor die Regering op het gebied van de kernenergie verantwoordelijk is.

Artikel 2

a) Voor de hierboven genoemde doelstellingen zal de veiligheidscontrole van toepassing zijn op

i) iedere gemeenschappelijke onderneming en op iedere onderneming die valt binnen de werkingssfeer van een overeenkomst gesloten ingevolge artikel 1 (a) (ii) of een verzoek gedaan ingevolge artikel 1 (b) ;

ii) iedere installatie die basismateriaal of splijtstoffen gebruikt, terug-

gewonnen of verkregen in dergelijke gemeenschappelijke ondernemingen ;

iii) iedere installatie die splijtstoffen gebruikt, teruggewonnen of verkregen hetzij uit basismateriaal, hetzij uit splijtstof, onderworpen aan controle krachtens artikel 1.

b) Niettemin kan de Bestuurscommissie van het Agentschap (hierna te noemen de « Bestuurscommissie ») de toepassing van de veiligheidscontrole buiten werking stellen in gevallen waarin splijtstoffen geëxporteerd worden uit het grondgebied dat valt onder de rechtsmacht van de Regeringen welke partij zijn bij dit Verdrag, mits deze splijtstoffen onderworpen zijn aan een gelijkwaardige veiligheidscontrole.

Artikel 3

Ten aanzien van iedere onderneming of installatie die aan controle is onderworpen heeft het Agentschap de volgende rechten en verplichtingen waarvan de omvang wordt bepaald door de veiligheidsvoorschriften bedoeld in artikel 8 :

a) het onderzoeken van de ontwerpen voor speciale uitrusting en installaties, met inbegrip van kernreactoren, uitsluitend met het doel te verzekeren dat de controle doeltreffend kan worden uitgeoefend zoals voorzien in dit Verdrag ;

b) het goedkeuren van de middelen te gebruiken voor de chemische bewerking van bestraalde materialen, uitsluitend met het doel te verzekeren dat het in artikel 1 omschreven oogmerk zal worden verwezenlijkt ;

c) te eisen dat werkstaten worden bijgehouden en overgelegd, teneinde te verzekeren dat rekening en verantwoording ten aanzien van basismateriaal en splijtstoffen, gebruikt of voortgebracht door de onderneming of de installatie, kan worden afgelegd;

d) het verzoeken om en het in ontvangst nemen van rapporten ten aanzien van de gemaakte vorderingen.

Artikel 4

a) Splijtstoffen teruggewonnen of verkregen uit basismateriaal of splijtstoffen die aan controle onderworpen zijn worden uitsluitend gebruikt voor vreedzame doeleinden, onder controle van het Agentschap, voor onderzoek of in reactoren die door de betrokken Regering of Regeringen worden aangegeven.

b) Iedere hoeveelheid teruggewonnen of verkregen splijtstof die uitgaat boven hetgeen voor het boven vermelde gebruik nodig is, blijft onderworpen aan de controle van het Agentschap, dat kan eisen dat het bij het Agentschap in bewaring wordt gegeven of op andere plaatsen die door het Agentschap worden of kunnen worden gecontroleerd, mits daarna op verzoek van de betrokken partijen de aldus gedeponeerde splijtstoffen onmiddellijk aan de betrokken partijen zullen worden teruggegeven om te worden gebruikt onder dezelfde voorwaarden als hierboven vermeld.

Artikel 5

a) Het Agentschap heeft het recht en de plicht naar het grondgebied dat valt onder de rechtsmacht van de Regeringen welke partij zijn bij dit Verdrag, inspecteurs te zenden, die door het Agentschap na overleg met de betrokken Regering of Regeringen worden aangewezen, welke inspecteurs te allen tijde toegang hebben tot alle plaatsen en gegevens, alsmede tot elke persoon die zich uit hoofde van zijn beroep met aan controle onderworpen materialen, uitrustingen of installaties bezig houdt, voorzover dit noodzakelijk is voor het afleggen van verantwoording voor aan controle onderworpen basismateriaal en splijtstoffen en om er zich van te vergewissen of

de verplichtingen, welke voortvloeien uit dit Verdrag en uit iedere andere door het Agentschap met de betrokken Regering of Regeringen gesloten overeenkomst, worden nageleefd.

b) Indien deze verplichtingen niet in acht worden genomen kan het Agentschap verzoeken dat de maatregelen worden genomen die nodig zijn ter correctie van de situatie ; indien dit niet binnen redelijke tijd gebeurt, kan het Agentschap één of meer van de hierna volgende maatregelen voorschrijven :

i) de opschorting of beëindiging van leveranties van materialen, uitrustingen of diensten geleverd door of onder toezicht van het Agentschap ;

ii) de teruggave van materialen en uitrustingen geleverd door of onder toezicht van het Agentschap.

Artikel 6

De Regeringen die partij zijn bij dit Verdrag zijn verantwoordelijk voor de tenuitvoerlegging van de maatregelen voorgeschreven krachtens lid (b) van artikel 5 en in bevelschriften uitgegeven door de President van het Tribunaal krachtens artikel 11 (e) en zij zijn er tevens voor verantwoordelijk er, voorzover nodig, voor te zorgen dat de verantwoordelijke partijen iedere inbreuk zullen corrigeren.

DEEL II

Artikel 7

De controle waarin dit Verdrag voorziet wordt uitgeoefend door de volgende lichamen, die binnen het Agentschap functioneren :

i) de Bestuurscommissie ;

ii) een Controlebureau dat bestaat uit één vertegenwoordiger van elke Regering die partij is bij dit Verdrag.

Artikel 8

a) Het Controlebureau is bevoegd :

i) veiligheidsvoorschriften uit te werken die voor de verschillende soorten ondernemingen de technische procedure voor de controle vaststellen ;

ii) clausules op te stellen inzake de toepassing van veiligheidsvoorschriften die moeten worden opgenomen in met de betrokken Regeringen te sluiten overeenkomsten ;

iii) na te gaan of de verplichtingen die voortspruiten uit dit Verdrag en uit de in lid (a) (ii) bedoelde overeenkomsten worden nagekomen ;

iv) de rapporten te onderzoeken die betrekking hebben op het uitoefenen van de controle en in gevallen waarin het van oordeel is dat een inbreuk heeft plaats gevonden te verzoeken dat de maatregelen worden genomen die nodig zijn ter correctie van de situatie, en, indien nodig, aan de Bestuurscommissie de voor te schrijven maatregelen voor te stellen.

b) Het Controlebureau stelt de Bestuurscommissie op de hoogte van iedere inbreuk die naar zijn oordeel heeft plaats gevonden en brengt periodiek rapport uit aan de Commissie over al zijn activiteiten.

Artikel 9

a) De beslissingen van het Controlebureau worden, tenzij zijn huishoudelijk reglement anders bepaalt, aangenomen bij meerderheid van zijn leden.

b) Het Controlebureau wordt bijgestaan door een internatio-

nale staf die bestaat uit een Directeur van de controle en de administratieve en technische ambtenaren die nodig zijn om de functies van het Controlebureau uit te oefenen en, in het bijzonder, een groep internationale inspecteurs. De inspecteurs en de andere leden van de internationale staf zullen leden van de staf van de Organisatie zijn.

c) Behoudens hun verantwoordelijkheid tegenover het Agentschap mogen de inspecteurs en de andere leden van de internationale staf, zelfs na beëindiging van hun dienstverband, geen feiten of inlichtingen bekend maken die te hunner kennis zijn gekomen in de uitoefening van hun taak. Iedere inbreuk op deze regel stelt hen in ieder gebied dat onder de rechtsmacht valt van de Regeringen die partij zijn bij dit Verdrag bloot aan die straffen die in dat gebied van kracht zijn voor inbreuken op de regels voor het beroepsgeheim, ongeacht de nationaliteit van de overtreder.

d) De Organisatie vergoedt iedere onredelijke schade veroorzaakt door het Agentschap of door zijn personeel in de uitoefening van hun taak.

Artikel 10

a) De Bestuurscommissie is bevoegd alle beslissingen te nemen die nodig zijn voor de toepassing van dit Verdrag en zij zal in het bijzonder :

i) het huishoudelijk reglement van het Controlebureau goedkeuren ;

ii) de veiligheidsvoorschriften goedkeuren ;

iii) onder voorbehoud van de goedkeuring van de Raad, overeenkomsten aangaan met de betrokken Regeringen ;

iv) waar nodig de maatregelen voorschrijven waarin wordt voorzien in artikel 5 (b).

b) De besluiten van de Bestuurscommissie die betrekking hebben op de toepassing van dit Verdrag worden genomen met eenparigheid van stemmen der aanwezige en hun stem uitbrengende leden. De beslissingen krachtens lid (a) (iv) van dit artikel vereisen echter een twee-derde meerderheid van de leden van de Bestuurscommissie, waaronder niet is begrepen het lid dat de Regering vertegenwoordigt op wier gebied de inbreuk heeft plaats gevonden.

Artikel 11

a) Inspecties worden uitgevoerd krachtens een door het Controlebureau uitgegeven bevelschrift dat de installaties vermeldt die geinspecteerd moeten worden.

b) In ieder afzonderlijk geval moet de betrokken Regering er van tevoren van in kennis worden gesteld dat de inspectie zal worden uitgevoerd, maar een dergelijke voorafgaande kennisgeving vermeldt niet welke installaties geinspecteerd zullen worden.

c) Indien de betrokken Regering zulks verzoekt, worden de internationale inspecteurs vergezeld door vertegenwoordigers van de autoriteiten van die Regering, op voorwaarde dat de inspecteurs daardoor niet worden opgehouden of op andere wijze in de uitoefening van hun functie worden gehinderd.

d) De internationale inspecteurs hebben tevens tot taak de in artikel 3 (c) bedoelde verantwoording met betrekking tot basismateriaal en splijtstof op te vragen en te controleren, alsmede na te gaan of de uit dit Verdrag en uit iedere met de betrokken Regering of Regeringen gesloten overeenkomst voortvloeiende verplichtingen worden nageleefd. De inspecteurs brengen iedere inbreuk ter kennis van het Controlebureau.

e) Bij verzet tegen de uitvoering van een inspectiemaatregel kan het Controlebureau de President van het Tribunaal, waarin in artikel 12 wordt voorzien, vragen

om een bevelschrift voor de tenuitvoerlegging van een inspectiemaatregel tegen de betrokken onderneming. De President van het Tribunaal beslist hierover binnen drie dagen. De beslissing van de President prejudicieert niet op de beslissing van het Tribunaal ten aanzien van eventuele volgende eisen betreffende hetzelfde geval, die later krachtens artikel 13 mochten worden ingediend.

DEEL III

Artikel 12

a) Hierbij wordt een Tribunaal ingesteld dat bestaat uit zeven onafhankelijke rechters die voor vijf jaar worden benoemd bij beslissing van de Raad of, indien de Raad niet tot een beslissing komt, door middel van het lot uit een lijst waarop door iedere Regering die partij is bij dit Verdrag een door haar voorgestelde rechter is geplaatst.

b) Indien er in het Tribunaal geen rechter zitting heeft van de nationaliteit van een partij bij een aan het Tribunaal voorgelegd geval, kan de betrokken Regering iemand aanwijzen die in dat geval als toegevoegd rechter in het Tribunaal zitting zal hebben.

c) De organisatie van het Tribunaal en de rechtspositie van de rechters dient in overeenstemming te zijn met de bepalingen van het aan dit Verdrag gehecht Protocol.

d) Het Tribunaal neemt zijn eigen huishoudelijk reglement aan dat door de Raad dient te worden goedgekeurd.

Artikel 13

a) Iedere Regering die partij is bij dit Verdrag of iedere betrokken onderneming kan bij het krachtens artikel 12 opgerichte Tribunaal in beroep gaan tegen beslissingen

i) die betrekking hebben op de toepassing van artikel 3; indien binnen twee maanden na het verzoek om onderzoek of goedkeuring geen maatregelen zijn genomen, dient dit te worden beschouwd als een beslissing tot verwerping van het beroep;

ii) die één of meer van de maatregelen voorschrijven waarin is voorzien in artikel 5 (b).

b) Indien krachtens het voorgaande lid beroep is aangetekend bij het Tribunaal, beslist het Tribunaal of de bestreden beslissing in overeenstemming is met de bepalingen van dit Verdrag, van de veiligheidsvoorschriften en van de in artikel 8 bedoelde overeenkomsten. Indien het Tribunaal tot de slotsom komt dat de bestreden beslissing in strijd is met deze bepalingen, neemt de Bestuurscommissie al die maatregelen die nodig zijn om de beslissing van het Tribunaal ten uitvoer te leggen.

c) Het Tribunaal kan het Agentschap verplichten de schade te vergoeden die eventueel door de partij die in beroep is gegaan geleden wordt tengevolge van de bestreden beslissing.

d) Iedere onderneming kan bovendien het Tribunaal verzoeken het Agentschap op te dragen iedere uitzonderlijke schade te vergoeden die de onderneming heeft geleden tengevolge van een uit hoofde van artikel 5 uitgevoerde inspectie.

Artikel 14

Het Tribunaal is bevoegd beslissingen te nemen ten aanzien van ieder ander vraagstuk dat betrekking heeft op de gemeenschappelijke werkzaamheden van de Staten-Leden van de Organisatie op het gebied van de kernenergie, en dat aan het Tribunaal is voorgelegd in overeenstemming tussen de betrokken partijen bij dit Verdrag.

Artikel 15

a) Een beroep bij het Tribunaal in de gevallen bedoeld in lid (a) van artikel 13 dient te worden ingesteld binnen twee maanden na de datum van de bestreden beslissing, of, in andere gevallen, binnen drie

jaar na de datum waarop de feiten die de onderneming in staat stellen schadevergoeding te eisen te harer kennis kwamen.

b) Behoudens de bepalingen van het hiernavolgend lid heeft een bij het Tribunaal ingesteld beroep geen schorsende werking. Indien het Tribunaal echter van mening is dat de omstandigheden zulks eisen, kan het bevelen dat de tenuitvoerlegging van de beslissing waartegen het beroep is ingesteld wordt opgeschort.

c) Een bij het Tribunaal ingesteld beroep tegen een beslissing, genomen krachtens artikel 5 (b) (ii), heeft schorsende werking. Het Tribunaal kan echter op verzoek van iedere Regering die partij is bij dit Verdrag de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de beslissing bevelen.

DEEL IV

Artikel 16

a) Tussen de Organisatie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (EURATOM) zal een overeenkomst worden gesloten waarin de regelingen worden omschreven volgens welke de bij dit Verdrag ingestelde controle binnen het gebied waarop het op 25 maart 1957 te Rome ondertekende Verdrag tot Oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (EURATOM) van toepassing is zal worden uitgevoerd door de bevoegde lichamen van EURATOM, daartoe gemachtigd door het Agentschap teneinde de doelstellingen van dit Verdrag te verwezenlijken. Hiertoe strekkende voorstellen zullen worden voorgelegd aan de Europese Commissie, opgericht bij genoemd Verdrag, zodra deze Commissie is ingesteld, opdat binnen de kortst mogelijke tijd een dergelijke overeenkomst kan worden bereikt.

b) Tussen de Organisatie en de Internationale Organisatie voor Atoomenergie kan eveneens een overeenkomst worden gesloten teneinde de tussen deze twee instellingen in het leven te roepen samenwerking te omschrijven.

Artikel 17

In de zin van artikel I omvat het begrip militaire doeleinden het gebruik van splijtstof in oorlogswapens en sluit het gebruik van deze splijtstof in reactoren voor de produktie van elektriciteit en warmte of voor voortbeweging uit.

Artikel 18

a) De uitdrukking « splijtstoffen » betekent: plutonium-239, uranium-233, uranium verrijkt in de isotopen 235 of 233, elk materiaal dat een of meer der bovengenoemde stoffen bevat, alsmede zulk ander splijtbaar materiaal als de Bestuurscommissie van tijd tot tijd zal bepalen; de uitdrukking « splijtstoffen » omvat evenwel geen basismateriaal.

b) De uitdrukking « uranium verrijkt in de isotopen 235 of 233 » betekent: uranium dat de isotopen 235 of 233 of beide bevat in zulk een hoeveelheid dat de verhouding van de totale hoeveelheid van deze isotopen tot het isotoop 238 groter is dan de verhouding van het isotoop 235 tot het isotoop 238 zoals dat in de natuur voorkomt.

c) De uitdrukking « basismateriaal » betekent: uranium dat het mengsel van de in de natuur voorkomende isotopen bevat, uranium waaraan het isotoop 235 is onttrokken, thorium, elk der bovengenoemde stoffen in de vorm van metaal, alliage, scheikundige samenstelling of scheikundig concentraat, elk ander materiaal dat een of meer der bovengenoemde stoffen bevat in die concentratie als de Bestuurscommissie van tijd tot tijd zal vaststellen, alsmede zulk ander materiaal als de Bestuurscommissie van tijd tot tijd zal bepalen.

d) De uitdrukking « materiaal » betekent basismateriaal en splijtstof.

Artikel 19

a) De Regering van ieder land dat lid of geassocieerd lid is van de Organisatie dat dit Verdrag niet heeft ondertekend kan ertoe toetreden door middel van een aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie gerichte mededeling, mits zij eveneens toetreedt tot het Agentschap.

b) De Regering van ieder ander land dat dit Verdrag niet heeft ondertekend kan ertoe toetreden door middel van een aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie gerichte mededeling, mits zij eveneens toetreedt tot het Agentschap en onder voorwaarde van de eenstemmige goedkeuring van de leden van de Organisatie. Een dergelijke toetreding treedt in werking met ingang van de datum van die goedkeuring.

Artikel 20

Iedere Regering die partij is bij dit Verdrag kan de toepassing daarvan op zichzelf beëindigen door middel van een daartoe strekkende mededeling aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie, met inachtneming van een opzeggingstermijn van twaalf maanden doch een dergelijke opzegging laat onverlet de controle, uitgeoefend over vóór dat tijdstip door of onder toezicht van het Agentschap geleverde materialen.

Artikel 21

a) Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd. De akten van bekrachtiging worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

b) Dit Verdrag treedt in werking bij de nederlegging van de akten van bekrachtiging door ten minste tien der ondertekenende Regeringen. Voor iedere ondertekenende Regering die het Verdrag op een later tijdstip bekrachtigt, treedt het in werking op het ogenblik van nederlegging van haar akte van bekrachtiging.

c) De tenuitvoerlegging van dit Verdrag in het gebied van de Lid-Staten van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (EURATOM) is echter afhankelijk van het sluiten van de in artikel 16 (a) bedoelde Overeenkomst, met uitzondering — onverminderd de regelingen welke in die Overeenkomst zullen worden omschreven — van wat betreft haar toepassing op installaties binnen gemeenschappelijke ondernemingen.

Artikel 22

De Secretaris-Generaal van de Organisatie doet aan alle Regeringen welke partij zijn bij dit Verdrag mededeling van de ontvangst van iedere akte van bekrachtiging of toetreding. Hij doet hun eveneens mededeling van de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

BIJLAGE

INTERPRETATIE MET BETREKKING TOT ARTIKEL 1

De bepalingen van artikel 1 (a) (ii) met betrekking tot « diensten welke door het Agentschap ter beschikking zijn gesteld of onder zijn toezicht staan » hebben betrekking op de bijzondere hulp die aan een land kan worden verleend krachtens een afzonderlijke daartoe gesloten overeenkomst die met de betrokken Regering is aangegaan. Zij hebben geen uitbreiding tot gevolg van de toepassing van artikel 2 door het scheppen van een vervolgingsrecht met inbegrip van controle op de activiteiten van personen, die aan gemeenschappelijke ondernemingen hebben medegewerkt, alsmede controle op het gebruik van de kennis, die zij, die aan die ondernemingen hebben deelgenomen, hebben verworven.

TEN BLIJKE WAARVAN de behoorlijk gemachtigde ondergetekende gevolmachtigden, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Parijs, de twintigste december negentienhonderd zevenenvijftig, in de Franse, Engelse, Duitse, Italiaanse en Neder-

landse taal, in een enkel exemplaar dat zal blijven nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking, door wie gewaarmerkte afschriften zullen worden gezonden aan alle ondertekenende Regeringen.

PROTOCOL BETREFFENDE HET TRIBUNAAL INGESTELD BIJ HET VERDRAG INZAKE DE INSTELLING VAN EEN VEILIGHEIDSCONTROLE OP HET GEBIED VAN DE KERNENERGIE

DE REGERINGEN die partij zijn bij het heden gesloten Verdrag inzake de Instelling van een Veiligheidscontrole op het gebied van de Kernenergie (hierna te noemen het « Verdrag ») ;

VERLANGEND in overeenstemming met artikel 12 van het Verdrag de organisatie vast te stellen van het bij dat artikel ingestelde Tribunaal alsmede de rechtspositie van zijn rechters ;

HEBBEN overeenstemming bereikt ten aanzien van de volgende bepalingen die aan het Verdrag zullen worden gehecht:

Artikel 1

Het bij artikel 12 (a) van het Verdrag ingestelde Tribunaal vervult zijn functies in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag en van dit Protocol.

Artikel 2

a) De benoeming van de rechters als voorzien in artikel 12 (a) van het Verdrag vindt plaats binnen een periode van zes maanden na de inwerkingtreding van het Verdrag ; latere benoemingen vinden plaats binnen zes maanden na het ontstaan van een vacature of vacatures.

b) Iedere vacature wordt vervuld voor de rest van de ambtstermijn volgens dezelfde methode als bepaald voor de eerste benoeming.

Artikel 3

a) De rechters zijn personen van grote bekwaamheid wier onpartijdigheid bekend is en die hetzij voldoen aan de voorwaarden welke in hun eigen land vereist worden om de hoogste rechterlijke ambten te bekleden hetzij algemeen bekende rechtsgeleerden zijn.

b) Geen rechter mag deelnemen aan de berechting van enige zaak waarin hij vroeger is opgetreden als vertegenwoordiger, raadsman of advocaat van een der partijen, als lid van een nationaal of internationaal gerechtshof, als lid van een commissie van onderzoek, of in enige andere functie. In geval van twijfel op dit punt beslist het Tribunaal.

c) Er mogen geen twee rechters zitting hebben die onderdanen zijn van dezelfde staat.

Artikel 4

a) De rechters genieten immuniteit ten aanzien van rechtsvervolging met betrekking tot door hen in hun rechterlijke hoedanigheid verrichte handelingen. Deze immuniteit blijft van kracht ook nadat zij hun functie hebben neergelegd. Een dergelijke immuniteit kan door het Tribunaal worden opgeheven.

b) Een rechter kan niet uit zijn ambt worden ontzet tenzij hij naar het eenstemmig oordeel van de andere rechters niet langer aan de voor zijn benoeming vereiste voorwaarden voldoet of als hij zijn ambtsplichten niet langer vervult.

c) De betrokken rechter neemt niet deel aan de beraadslagingen en het nemen van de beslissingen uit hoofde van dit artikel.

Artikel 5

a) Het Tribunaal kiest zijn President.

b) Het Tribunaal benoemt een Griffier.

Artikel 6

De regels met betrekking tot de betaling van honoraria aan de rechters worden bepaald door de Raad van de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking (hierna te noemen de « Organisatie »).

Artikel 7

a) De President roept het Tribunaal bijeen wanneer zulks nodig is.

b) Het Tribunaal houdt zitting ten hoofdkwartiere van de Organisatie.

c) De President presideert de zittingen van het Tribunaal. Indien de President niet in staat is te presideren of in de gevallen waarin de President van dezelfde nationaliteit is als een der partijen, presideert de oudste der andere rechters.

Artikel 8

a) De zittingen van het Tribunaal zijn rechtsgeldig indien vijf rechters aanwezig zijn.

b) Alle beslissingen worden genomen bij meerderheid van de aanwezige rechters.

c) Indien de stemmen staken heeft de President, of de rechter die in zijn plaats optreedt, een beslissende stem.

Artikel 9

a) De behandeling vindt plaats in het openbaar tenzij het Tribunaal uit eigen beweging of op verzoek van partijen anders beslist.

b) De besprekingen van het Tribunaal zijn geheim. Het Tribunaal deelt de redenen mede waarop zijn beslissingen zijn gebaseerd en vermeldt de namen van de rechters die eraan deelnamen.

Artikel 10

a) De Staten-Leden en de Organisatie worden voor het Tribunaal vertegenwoordigd door een vertegenwoordiger die voor ieder geval afzonderlijk wordt aangewezen ; de vertegenwoordiger kan voor het Tribunaal worden bijgestaan door raadslieden of advocaten.

b) Andere partijen kunnen vertegenwoordigd worden door personen die gerechtigd zijn te pleiten voor rechtbanken van enige Lid-Staat.

c) De vertegenwoordigers, raadslieden en advocaten, bedoeld in dit artikel, genieten immuniteit ten aanzien van rechtsvervolging met betrekking tot door hen afgelegde verklaringen en overgelegde schriftelijke stukken in verband met de uitoefening van de in dit artikel bedoelde functies. Bovendien zijn hun documenten onschendbaar en genieten zij vrijheid van beweging tussen de zetel van het Tribunaal en hun gebruikelijke woonplaats.

d) De immuniteiten worden uitsluitend verleend in het belang van een juiste rechtsbedeling en voor zover zij voor de betrokken personen noodzakelijk zijn voor de uitoefening van hun functies. Het Tribunaal kan deze immuniteiten opheffen indien het van mening is dat een dergelijke opheffing niet in strijd is met een juiste rechtsbedeling.

e) Het Tribunaal heeft ten aanzien van de raadslieden en advocaten die voor het Tribunaal verschijnen dezelfde bevoegdheden als die welke gewoonlijk worden toegekend aan rechtbanken en tribunalen, onder de voorwaarden die worden bepaald in het huishoudelijk reglement.

Artikel 11

a) Getuigen en deskundigen kunnen worden gehoord onder de voorwaarden die worden bepaald in het huishoudelijk reglement.

b) Getuigen en deskundigen kunnen worden gehoord hetzij onder ede in de vorm welke wordt bepaald in het huishoudelijk reglement, hetzij op de wijze, neergelegd in de nationale wetgeving van de getuige of deskundige.

Artikel 12

a) Het Tribunaal kan verzoeken dat een getuige of deskundige wordt gehoord door de gerechtelijke autoriteiten van zijn plaats van inwoning.

b) Het verzoek wordt gericht aan de betrokken Regering, die het doorzendt aan de bevoegde gerechtelijke autoriteiten.

Artikel 13

a) Iedere schending van de eed door een getuige of deskundige voor het Tribunaal wordt beschouwd als gelijk te staan met een schending begaan voor een rechtbank, die zich bezighoudt met een civiele procedure, van het land waarin de zitting van het Tribunaal plaats vond.

b) Indien een dergelijke schending is begaan tijdens het horen van een getuige of deskundige door een nationale gerechtelijke autoriteit, bedoeld in artikel 12 van dit Protocol, is de nationale wetgeving van het land van deze gerechtelijke autoriteit van toepassing.

Artikel 14

Het Tribunaal bepaalt het bedrag en de verdeling der kosten.

Artikel 15

De onkosten verbonden aan het doen functioneren van het Tribunaal worden opgevoerd op de begroting van de Organisatie.

TEN BLIJKE WAARVAN de behoorlijk gemachtigde ondergetekende gevolmachtigden dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Parijs, de twintigste december negentienhonderd zevenenvijftig, in de Franse, Engelse, Duitse, Italiaanse en Nederlandse taal, in een enkel exemplaar dat zal blijven nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking, door wie gewaarmerkte afschriften zullen worden gezonden aan alle ondertekenende Regeringen.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

CONVENTION

ON

THE ESTABLISHMENT OF A SECURITY CONTROL
IN THE FIELD OF NUCLEAR ENERGY

CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF A SECURITY CONTROL IN THE FIELD OF NUCLEAR ENERGY

THE GOVERNMENTS of the Federal Republic of Germany, the Republic of Austria, the Kingdom of Belgium, the Kingdom of Denmark, the French Republic, the Kingdom of Greece, Ireland, the Republic of Iceland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of Norway, the Kingdom of the Netherlands, the Portuguese Republic, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Kingdom of Sweden, the Swiss Confederation and the Turkish Republic ;

HAVING RESOLVED to promote the development of the production and uses of nuclear energy in the Member countries of the Organisation for European Economic Co-operation (hereinafter referred to as the " Organisation ") by co-operation between these countries and the harmonisation of national measures ;

CONSIDERING that the joint action undertaken to this end in the Organisation is intended to develop the European nuclear industry for purely peaceful ends and must not further any military purpose ;

CONSIDERING that at its meeting of 18th July, 1956, the Council of the Organisation (hereinafter referred to as the " Council ") decided to establish to this effect an international security control ;

CONSIDERING that by a Decision dated this day the Council has established, within the Organisation, a European Nuclear Energy Agency (hereinafter referred to as the " Agency ") with the task of pursuing the joint action undertaken ;

HAVE AGREED as follows:

PART I

Article 1

(a) The object of the security control is to ensure that

(i) the operation of joint undertakings established by two or more Governments or by nationals of two or more countries on the initiative or with the assistance of the Agency and

(ii) materials, equipment and services made available by the Agency or under its supervision, by virtue of agreements concluded with the Governments concerned

shall not further any military purpose.

(b) The security control may be applied, at the request of the parties, to any bilateral or multilateral agreement, or, at the request of a Government, to any activity for which that Government is responsible in the field of nuclear energy.

Article 2

(a) For the above purposes the security control shall apply to

(i) any joint undertaking and to any undertaking which comes within the scope of an agreement concluded pursuant to Article 1 (a) (ii) or request made pursuant to Article 1 (b) ;

(ii) any facility using source materials or special fissionable materials recovered or obtained in such undertakings ;

(iii) any facility using special fissionable materials recovered or obtained either from source materials or from special fissionable materials subject to control by virtue of Article 1.

(b) Nonetheless, the Steering Committee of the Agency (hereinafter referred to as the " Steering Committee ") may set aside the application of the security control where special fissionable materials are exported outside territory under the jurisdiction of Governments party to the present Convention, provided that these materials are subject to an equivalent security control.

Article 3

With respect to any undertaking or facility subject to control, the Agency shall have the following rights and duties to the extent determined by the security regulations provided for in Article 8:

(a) to examine the design of specialised equipment and facilities, including nuclear reactors, for the sole purpose of ensuring that the control can be effectively exercised as provided for in the present Convention ;

(b) to approve the means to be used for the chemical processing of irradiated materials solely to ensure that the object defined in Article 1 shall be achieved ;

(c) to require the maintenance and production of operating records to assist in ensuring accountability for source and special fissionable materials used or produced by the undertaking or facility ;

(d) to call for and receive progress reports.

Article 4

(a) Special fissionable materials recovered or obtained from source or special fissionable materials subject to control shall be used exclusively for peaceful purposes, under the control of the Agency, for research or in reactors specified by the Government or Governments concerned.

(b) Any excess of any special fissionable materials recovered or produced over what is needed for the above-stated uses shall remain subject to the control of the Agency, which may

require it to be deposited with the Agency, or in other premises controlled or which may be controlled by the Agency, provided that thereafter at the request of the parties concerned special fissionable materials so deposited shall be returned promptly to the parties concerned for use under the same provisions as stated above.

Article 5

(a) The Agency shall have the right and responsibility to send into territory under the jurisdiction of Governments party to the present Convention inspectors, designated by it after consultation with the Government or Governments concerned, who shall have access at all times to all places and data and to any person who by reason of his occupation deals with materials, equipment, or facilities subject to control, as necessary to account for source and special fissionable materials subject to control and to determine whether there is compliance with the obligations arising from the present Convention and from any agreement concluded by the Agency with the Government or Governments concerned.

(b) If these obligations are not observed, the Agency may request that the steps necessary to remedy the situation be taken ; if this is not done within a reasonable time, the Agency may prescribe one or more of the following measures:

(i) the suspension or termination of deliveries of materials, equipment, or services supplied by or under the supervision of the Agency ;

(ii) the return of materials and equipment supplied by or under the supervision of the Agency.

Article 6

The Governments party to the present Convention shall be responsible for carrying out the measures prescribed under paragraph (b) of Article 5 and by warrants issued by the President of the Tribunal under Article 11 (e) and, where necessary, for ensuring that the parties responsible remedy any infringement.

PART II

Article 7

The control provided for under the present Convention shall be carried out by the following bodies operating within the Agency:

(i) the Steering Committee ;

(ii) a Control Bureau consisting of one representative of each Government party to the present Convention.

Article 8

(a) The Control Bureau shall be competent:

(i) to work out the security regulations establishing the technical procedures of control for the different types of undertaking ;

(ii) to prepare clauses concerning the application of security regulations which are to be included in the agreements concluded with the Governments concerned ;

(iii) to ascertain whether the obligations arising under the present Convention and under the agreements referred to in the previous sub-paragraph are being observed ;

(iv) to examine the reports relating to the exercise of the control and, in cases where it considers that infringements have been committed, to request that the steps necessary to remedy the situation be taken, and, where appropriate, to propose to the Steering Committee the measures to be prescribed.

(b) The Control Bureau shall notify the Steering Committee of any infringement it considers to have taken place and shall report periodically to it on all its activities.

Article 9

(a) The decisions of the Control Bureau shall, unless otherwise provided in its Rules of Procedure, be adopted by a majority of its members.

(b) The Control Bureau shall be assisted by an international personnel consisting of a Director of control and the administrative and technical officers needed to carry out the duties of the Control Bureau and, in particular, a group of international inspectors. The inspectors and other members of the international personnel shall be members of the staff of the Organisation.

(c) Subject to their responsibility to the Agency, the inspectors and other members of the international personnel shall not disclose, even after termination of their employment, any facts or information which have come to their knowledge in the performance of their duties. Any contravention of this rule shall render them liable in any territory under the jurisdiction of Governments party to the present Convention to such penalties as may be in force in that territory for contravening the rules of professional secrecy, whatever may be the nationality of the offender.

(d) The Organisation shall make reparation for any unreasonable damage caused by the Agency or by its personnel in the performance of their duties.

Article 10

(a) The Steering Committee shall be competent to take all decisions necessary for the application of the present Convention and, shall, in particular:

(i) approve the Rules of Procedure of the Control Bureau ;

(ii) approve the security regulations ;

(iii) enter into, subject to the approval of the Council, agreements with the Governments concerned ;

(iv) prescribe, where necessary, the measures provided for in Article 5 (b).

(b) Decisions of the Steering Committee relating to the application of the present Convention shall be adopted unanimously by its members present and voting. Decisions under paragraph (a) (iv) of the present Article shall, however, require a majority of two-thirds of the members of the Steering Committee, not including the member representing the Government on the territory of which the infringement has been committed.

Article 11

(a) Inspections shall be carried out by virtue of a warrant issued by the Control Bureau specifying the facilities to be inspected.

(b) In each case, the Government concerned must be notified in advance that the inspection is to be carried out, but such advance notification shall not indicate which facilities are to be inspected.

(c) The international inspectors shall be accompanied by representatives of the authorities of the Government concerned, if that Government so requests, provided that the inspectors shall not thereby be delayed or otherwise impeded in the exercise of their functions.

(d) The international inspectors shall also have the responsibility of obtaining and verifying the accounting referred to in Article 3 (c), relating to source materials and special fissionable materials, and for ascertaining whether there is compliance with the obligations arising from the present Convention and from any agreement concluded with the Government or Governments concerned. The inspectors shall report any infringement to the Control Bureau.

(e) Should a measure of inspection be resisted, the Control Bureau may ask the President of the Tribunal provided for in Article 12, for a warrant for the execution of the measure of inspection against the undertaking concerned. The President of the Tribunal shall give a decision within three days. The decision of the President shall not prejudice the determination by the Tribunal of any subsequent claims concerning the same case which might be introduced later under Article 13.

PART III

Article 12

(a) There is hereby established a Tribunal consisting of seven independent judges appointed for five years by decision of the Council or, in default, by lot from a list comprising one judge proposed by each Government party to the present Convention.

(b) If the Tribunal includes no judge of the nationality of a party in a case submitted to it, the Government in question may choose a person to sit as additional judge in that case.

(c) The organisation of the Tribunal and the status of the judges shall be in accordance with the provisions of the Protocol annexed to the present Convention.

(d) The Tribunal shall adopt its own Rules of Procedure, which shall be subject to the approval of the Council.

Article 13

(a) Any Government party to the present Convention or any undertaking concerned may bring before the Tribunal set up under Article 12 appeals against decisions

(i) relating to the application of Article 3 ; if no action has been taken within two months after the request for examination or approval, this is to be taken as a decision to reject the appeal ;

(ii) prescribing one or more of the measures provided for under Article 5 (b).

(b) When an appeal is brought before the Tribunal by virtue of the preceding paragraph, the Tribunal shall decide whether the decision appealed against is in conformity with the provisions of the present Convention, of the security regulations, and of the agreements provided for in Article 8. If it finds that the decision appealed against is contrary to these provisions, the Steering Committee shall take whatever steps are needed to execute the decision of the Tribunal.

(c) The Tribunal may oblige the Agency to make reparation for any damage which might be suffered by the requesting party by reason of the decision appealed against.

(d) Any undertaking may, in addition, request the Tribunal to order reparation to be made by the Agency for any exceptional damage which it has suffered by reason of an inspection carried out in application of Article 5.

Article 14

The Tribunal shall be competent to decide on any other question relating to the joint action of the Member countries of the Organisation in the field of nuclear energy submitted to it by agreement between the parties to the present Convention concerned.

Article 15

(a) Appeals before the Tribunal in the cases provided for in paragraph (a) of Article 13 shall be brought within two months from the date of the decision appealed against, or, in other cases, within three years from the time when the undertaking became aware of the facts enabling it to seek compensation.

(b) Subject to the provisions of the next following paragraph, appeals lodged with the Tribunal shall not operate as a stay of execution. The Tribunal may, however, if it considers that the circumstances so require, order a stay of execution of the decision appealed against.

(c) Appeals lodged with the Tribunal against decisions taken by virtue of Article 5 (b) (ii) shall operate as a stay of execution. The Tribunal may, however, at the request of any Government party to the present Convention order the immediate execution of the decision.

PART IV

Article 16

(a) An agreement shall be entered into between the Organisation and the European Atomic Energy Community (EURATOM) defining the arrangements under which the control established by the present Convention shall be carried out, within the territory to which the Treaty instituting the European Atomic Energy Community (EURATOM) signed at Rome on 21st March, 1957, applies, by the competent bodies of EURATOM by delegation from the Agency in order to attain the objectives of the present Convention. Proposals to this effect shall be submitted to the European Commission set up by the said Treaty as soon as it is constituted in order that such an agreement may be reached with the minimum delay.

(b) An agreement may also be entered into between the Organisation and the International Atomic Energy Agency in order to define the co-operation to be established between the two institutions.

Article 17

A military purpose within the meaning of Article 1 includes the use of special fissionable materials in weapons of war and excludes their use in reactors for the production of electricity and heat or for propulsion.

Article 18

(a) The term " special fissionable material " means plutonium-239 ; uranium-233 ; uranium enriched in the isotopes 235 or 233 ; any material containing one or more of the foregoing ; and such other fissionable material as the Steering Committee shall from time to time determine ; but the term " special fissionable material " does not include source material.

(b) The term " uranium enriched in the isotopes 235 or 233 " means uranium containing the isotopes 235 or 233 or both in an amount such that the abundance ratio of the sum of these isotopes to the isotope 238 is greater than the ratio of the isotope 235 to the isotope 238 occurring in nature.

(c) The term " source material " means uranium containing the mixture of isotopes occurring in nature; uranium depleted in the isotope 235 ; thorium ; any of the foregoing in the form of metal, alloy, chemical compound, or concentrate ; any other material containing one or more of the foregoing in such concentrations as the Steering Committee shall from time to time determine ; and such other material as the Steering Committee shall from time to time determine.

(d) The term " material " means source material and special fissionable material.

Article 19

(a) The Government of any Member or Associate country of the Organisation which is not a Signatory to the present Convention may accede thereto, provided that it joins the Agency, by notification addressed to the Secretary-General of the Organisation.

(b) The Government of any other country which is not a Signatory to the present Convention may accede thereto, provided that it joins the Agency, by notification addressed to the Secretary-General of the Organisation and with the unanimous assent of the Members of the Organisation. Such accession shall take effect from the date of such assent.

Article 20

Any Government party to the present Convention may terminate the application thereof to itself by giving twelve months' notice to that effect to the Secretary-General of the Organisation, but such withdrawal shall be without prejudice to the control exercised over materials previously supplied by the Agency or under its supervision.

Article 21

(a) The present Convention shall be ratified. Instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the Organisation.

(b) The present Convention shall come into force upon the deposit of instruments of ratification by not less than ten of the Signatories. For each Signatory ratifying thereafter, the present Convention shall come into force upon the deposit of its instrument of ratification.

(c) The implementation of the present Convention in the territory of the member countries of the European Atomic Energy Community (EURATOM) shall, however, be subject to the conclusion of the Agreement provided for in Article 16 (a), except — without prejudice to the arrangements which will be defined by this Agreement — as regards its implementation to facilities situated within the precincts of joint undertakings.

Article 22

The Secretary-General of the Organisation shall give notice to all Governments party to the present Convention of the receipt of any instrument of ratification and accession. He shall also notify them of the date on which the present Convention comes into force.

ANNEX

INTERPRETATION RELATING TO ARTICLE 1

The provisions of Article 1 (a) (ii) relating to " services made available by the Agency or under its supervision " refer to the special aid which might be granted to a country by virtue of a special agreement entered into with the Government in question. They do not have the effect of extending the field of application of Article 2 by creating a right of pursuit involving the control of the activities of persons who have collaborated in joint undertakings or of the use of the knowledge which the participants in these undertakings have acquired.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly empowered, have signed the present Convention.

DONE in Paris, this twentieth day of December Nineteen Hundred and Fifty Seven, in the French, English, German, Italian and Dutch languages in a single copy which shall remain deposited with the Secretary-General of the Organisation for European Economic Co-operation by whom certified copies will be communicated to all Signatories.

[For the signatures, see at the end of the French authentic text of the Convention. – Pour les signatures, voir à la fin du texte authentique français de la Convention.]

PROTOCOL

**ON THE TRIBUNAL ESTABLISHED
BY THE CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF A SECURITY CONTROL
IN THE FIELD OF NUCLEAR ENERGY**

PROTOCOL ON THE TRIBUNAL ESTABLISHED BY THE CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF A SECURITY CONTROL IN THE FIELD OF NUCLEAR ENERGY

THE GOVERNMENTS party to the Convention on the Establishment of a Security Control in the Field of Nuclear Energy dated this day (hereinafter referred to as the " Convention ") ;

DESIROUS of determining in accordance with Article 12 of the Convention the organisation of the Tribunal established by the said Article and the status of its judges ;

HAVE AGREED upon the following provisions which shall be annexed to the Convention:

Article 1

The Tribunal established by Article 12 *(a)* of the Convention shall perform its duties in accordance with the provisions of the Convention and of the present Protocol.

Article 2

(a) The appointment of the judges provided for in Article 12 *(a)* of the Convention shall take place within a period of six months after the coming into force of the Convention ; subsequent appointments shall take place within six months of the occurrence of vacancy or vacancies.

(b) Any vacancy shall be filled for the remainder of the term by the same method as that laid down for the first appointment.

Article 3

(a) The judges shall be highly qualified persons of known impartiality who satisfy the conditions required in their own countries for appointment to the highest judicial office or who are legal experts of wide repute.

(b) No judge may participate in the decision of any case in which he has previously taken part as representative, counsel, or advocate for one of the parties, or as a member of a national or international court, or of a commission of enquiry, or in any other capacity. Any doubt on this point shall be settled by decision of the Tribunal.

(c) No two judges may be nationals of the same State.

Article 4

(a) The judges shall be immune from legal process in respect of any act done by them in their judicial capacity. This immunity shall continue after they have ceased to hold office. Such immunity may be waived by the Tribunal.

(b) No judge may be removed from office unless, in the unanimous opinion of the other judges, he has

ceased to satisfy the required conditions for his appointment or to carry out the obligations of his office.

(c) The judge concerned shall not take part in the deliberations and decisions under the present Article.

Article 5

(a) The Tribunal shall elect its President.

(b) The Tribunal shall appoint a Registrar.

Article 6

The rules relating to the payment of fees to the judges shall be determined by the Council of the Organisation for European Economic Co-operation (hereinafter referred to as the " Organisation ").

Article 7

(a) The President shall convene the Tribunal when necessary.

(b) The Tribunal shall sit at the Headquarters of the Organisation.

(c) The President shall preside at the proceedings of the Tribunal. If the President is unable to preside or in cases where the President is of the same nationality as one of the parties, the eldest of the other judges shall preside.

Article 8

(a) The proceedings of the Tribunal shall be valid if five judges are present.

(b) All questions shall be decided by a majority of the judges present.

(c) In the event of an equality of votes, the President or the judge who acts in his place shall have a casting vote.

Article 9

(a) Hearings shall be in public unless the Tribunal of its own motion or at the request of the parties shall decide otherwise.

(b) The deliberations of the Tribunal shall be secret. The Tribunal shall state the reasons on which its decisions are based and shall give the names of the judges taking part therein.

Article 10

(a) The Member countries and the Organisation shall be represented before the Tribunal by a representative appointed for each case ; the representative may be assisted before the Tribunal by counsel or advocates.

(b) Other parties may be represented by persons entitled to plead before courts of any Member country.

(c) The representatives, counsel and advocates referred to in the present Article shall enjoy immunity from legal process in regard to statements made and writings produced by them, in connection with the performance of the duties contemplated in the present Article. In addition, their documents shall be inviolable and they shall enjoy freedom of movement between the seat of the Tribunal and their habitual place of residence.

(d) The immunities are granted solely in the interest of the due administration of justice and so far as they are necessary to the persons concerned for the performance of their duties. The Tribunal may waive these immunities if it considers that such waiver is not contrary to the due administration of justice.

(e) The Tribunal shall have, with respect to the counsel and advocates who appear before it, the powers normally accorded to courts and tribunals, under conditions which shall be determined by the Rules of Procedure.

Article 11

(a) Witnesses and experts may be heard under conditions which shall be determined by the Rules of Procedure.

(b) Witnesses and experts may be heard either under oath in the form determined by the Rules of Procedure or in the manner laid down by the municipal law of the witness or expert.

Article 12

(a) The Tribunal may request that a witness or expert be heard by the judicial authorities of his place of residence.

(b) The request shall be sent to the Government in question who shall convey it to the competent judicial authorities.

Article 13

(a) Any violation of an oath committed by witnesses or experts before the Tribunal shall be regarded as the equivalent of a violation committed before courts, dealing with a case in civil law, of the country in which the session of the Tribunal took place.

(b) If such an offence has been committed in the course of a hearing before a national judicial authority as provided for in Article 12 hereof, the national legislation of the country of this judicial authority shall apply.

Article 14

The Tribunal shall determine the amount and the incidence of costs.

Article 15

Expenses relating to the functioning of the Tribunal shall be entered in the budget of the Organisation.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly empowered, have signed the present Protocol.

DONE in Paris, this twentieth day of December Nineteen Hundred and Fifty Seven, in the French, English, German, Italian and Dutch languages in a single copy which shall remain deposited with the Secretary-General of the Organisation for European Economic Co-operation by whom certified copies will be communicated to all Signatories.

[For the signatures, see at the end of the French authentic text of the Protocol. – Pour les signatures, voir à la fin du texte authentique français du Protocole.]

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

NUCLEAR ENERGY AGENCY

RESTRICTED
Paris, 24th November, 1976
NE/M(76)2
Scale 6
Or. Engl.

This document replaces the Summary of Decisions /SUM/DEC.537 issued on 22nd October 1976

STEERING COMMITTEE FOR NUCLEAR ENERGY

Minutes of the 53rd Session
held at the Château de la Muette in Paris
on 14th October, 1976

PRESENT:

Mr. B. ALER (Chairman)	Sweden
Mr. R. SMITH	Australia
Mr. R. POLACZEK	Austria
Mr. K. LITSCHAUER	"
Mr. R. VANDAMME	Belgium
Mr. J. VANDEN BOSCH	"
Mr. P. HEINBECKER	Canada
Mr. E. BASTRUP-BIRK	Denmark
Mr. H. JENSEN	"
Mr. E. VAARA	Finland
Mr. S. OKSANEN	"
Mr. F. BELLANGER	France
Mr. J. RENOU	"
Mr. F. PERROT	"
Mr. B. de GALASSUS	"
Mr. H.J. von OERTZEN	Germany, Fed. Rep.
Mr. R. LOOSCH	" "
Mr. M. SCHREITERER	" "
Mr. G.S. ARGYROPOULOS	Greece
Mr. S. COLLINS	Ireland
Mr. J.D. CUNNINGHAM	"

30.557

NE/M(76)2

Mr. C. SALVETTI	Italy
Mr. M. NAGLIANO	"
Mr. A. DA EMPOLI	"
Mr. H. KURIHARA	Japan
Mr. M. ASAMI	"
Mr. T. BITO	"
Mr. B. BRANDS	Netherlands
Mr. E. LOEN	"
Mr. V.O. ERIKSEN	Norway
Miss M.A. MOREIRA BRANDÃO	Portugal
Mr. M. LOPEZ-RODRIGUEZ	Spain
Mr. A. LARSSON	Sweden
Mr. J.M. PICTET	Switzerland
Mr. A. ZENGER	"
Mr. C. HERZIG	United Kingdom
Mr. L.D.G. RICHINGS	"
Mr. M.B. KRATZER	United States
Mr. W.C. RAMSAY	"
Mr. D.H. SWARTZ	"
Mr. H. JAFFE	"
Mr. D.C. BAUER	"
Mr. J.R. SHEA	"
Mr. I. SMITH	"
Mr. L.S. PARKER	"
Mr. S. ROSEN	"
Mr. F. CACCIA DOMINIONI	C.E.C.
Mr. M. AMORY	"
Mr. A. ZIPCY	"
Mr. D.A.V. FISCHER	I.A.E.A.
Mr. C.H. MILLAR	"
Mr. P. KELLY (Item 9)	Director, Office of Long Term Co-operation and Policy Analysis, IEA
Mr. M. KLEIN	Director, R&D and Technology Applications, IEA
Mr. A. HEGBURG	Secretariat for IEA Nuclear Sub-Group
Mr. H. RODERICK (Item 7c))	Director, Environment Directorate, OECD
Mr. B. WALLENBERG (Item 7c))	Head of the Energy and Environment Division, Environment Directorate, OECD

NE/M(76)2

NUCLEAR ENERGY AGENCY

Mr. E. SAELAND	Director General
Mr. I.G.K. WILLIAMS	Deputy Director General and Director of Control
Mr. P. STROHL	Deputy Director (Safety and Regulation)
Mr. J. MIIDA	Deputy Director (Science and Development)
Mr. W. HAUSSERMANN	Head of the Nuclear Development Division
Mr. J. ROSEN	Head of the Nuclear Science Division
Mr. K. STADIE	Head of the Nuclear Safety Division
Mr. E. WALLAUSCHEK	Head of the Radiation Protection and Waste Management Division
Mr. O. von BUSEKIST	Head, Legal Affairs Section
Mr. J.P. OLIVIER (Item 7)	Radiation Protection and Waste Management Division
Mr. E. SILVERA (Items 4, 8)	Head, Administration, Publications and Conferences Section
Mr. L. LESCA (Items 4, 8)	Head, Neutron Data Compilation Centre - Saclay
Mr. L. GARCIA DE VIEDMA (Items 4, 8)	Head, Computer Program Library - Ispra

Secretary of the Committee

Mr. J. de la FERTÉ

NE/M(76)2

OPENING OF THE MEETING

Mr. Aler welcomed Mr. Loosch, former Chairman of the Committee, who had been kept away for health reasons from the previous meeting. He again expressed the appreciation of the Committee for Mr. Loosch's successful chairmanship over the previous three years.

Mr. Aler, who was in the Chair for the first time, recalled that he had been associated with the work of the Committee since its inception nearly twenty years ago; he was confident that the Committee would lend him full support to continue the work in a spirit of harmony and co-operation.

The Chairman also announced that he had received apologies from both Vice-Chairmen, Messrs. Goldschmidt and Runnalls, who had been prevented from attending.

1. ADOPTION OF THE AGENDA /NE/A(76)2 (1st Revision)/

The Agenda was adopted.

2. PARTICIPATION BY THE UNITED STATES IN THE AGENCY /NE(76)23/

The Chairman welcomed the decision by the United States to become a full Member of the Agency from 1st October, 1976. This decision was of great significance for the Agency's future work and would certainly also result in strengthening the role of the Steering Committee. He welcomed the Delegate for the United States, Mr. Kratzer, whose important contribution to the furthering of international collaboration in the nuclear field was widely acknowledged.

The Delegate for the United States recalled his country's long association with the work of NEA. A key factor in this relationship had been the extent to which the United States' programme and the Agency's own could be mutually beneficial. In the initial phase of the Agency's life, which was to a large extent devoted to the launching of joint undertakings, this had been best achieved through an associate membership but the emphasis in the Agency's programme had now shifted, particularly towards activities in the safety and regulatory field. These were of direct interest to his country, where these questions were becoming increasingly important for the public. At the same time, the United States wished to continue to participate actively in NEA's other activities and a thorough involvement of United States' technical experts was to be expected.

The Delegate for the Netherlands, speaking on behalf of the Member countries of the European Communities, joined by the Delegates for Austria, Canada, Finland, Japan and Sweden, expressed satisfaction at the decision of the United States to become a full Member of the Agency. The Delegate for Canada added that US membership should simplify co-ordination of the work of the International Energy Agency (IEA) and of NEA, while preserving the character of both. The Secretariat should take particular care in co-ordination of the plans and programmes of the two Agencies: the efforts made so far in this direction were encouraging.

The Deputy Director General said that the Secretariat was no less glad at the prospect of reinforcing the long established collaboration with the United States. The procedural decisions relating to US accession to full membership of NEA had been taken by the Council on 12th October and a press release had been issued. The Agency's Statute would now be amended to delete the references to the United States as an associate Member. The earlier proposals for modernisation of the Statute could now be revived and the matter would be brought before the Committee next year. The Committee was requested to consider minor changes in the NEA budget for 1976 as a consequence of the US entry; these involved modest increases in travel funds for the Secretariat and appropriations for Consultants appointed from the United States. Both, however, would be more than covered by underexpenditure on permanent staff, due to recruitment difficulties.

The Steering Committee:

(i) welcomed the decision by the United States to participate as a full Member in the work of NEA, and took note that the United States accession had been effective since 1st October 1976;

(ii) took note that, as a consequence, the references to the United States as an associate Member had been deleted from the Agency's Statute;

(iii) endorsed for submission to the Council, the Secretary-General's proposal that over-expenditure of 10,000 Fr. for Consultants and of 10,000 Fr. for official travel should be permitted in 1976.

3. APPROVAL OF THE MINUTES OF THE 52nd SESSION [NE/M(76)1 and Corrigendum]

The Minutes of the 52nd Session were approved.

NE/M(76)2

4. FUTURE OF THE COMPUTER PROGRAM LIBRARY (CPL) AND THE NEUTRON DATA COMPILATION CENTRE (CCDN) /NE(76)13/

The Head of the Nuclear Science Division recalled the request made by the Steering Committee, at the last meeting, that a thorough review be made of all technical and budgetary considerations involved in rationalizing the activities of the CPL and the CCDN. The Secretariat had had wide consultations with experts and authorities in Member countries and these had confirmed the basic choice between continuing the two Centres essentially in their present form or proceeding with their amalgamation. At a combined meeting on 7th-8th July 1976, the Committees of the two Centres had reached the conclusions and recommendations presented in the Annex to document NE(76)13. These confirmed that, once the transitional problems had been overcome, amalgamation would bring important technical advantages and allow greater efficiency in the use of skilled resources. There was also a prospect of annual economies of about 15%.

The Delegate for the Netherlands, speaking on behalf of the Member countries of the European Communities, thought that a number of points required further study. For example, while the amalgamation alternative was shown to offer potential savings, it would result in additional expenditure in the transition year 1977. Explanations were also needed as regards savings on staff posts, the differences in appropriations for Consultants, documents translation and reproduction costs, and the extent of the expected savings on computer costs in 1978 for a combined Centre at Saclay. In short, while the countries of the European Communities did not question the basis of some of the reasoning in favour of amalgamation, they were concerned by the level of additional costs in 1977, by the risk of technical difficulties in the management of the amalgamated Centre in the coming years, and by the uncertainty of achieving savings in subsequent years. A further careful review was therefore requested before a decision could be taken.

The Delegate for Italy endorsed the views just expressed by the Delegate for the Netherlands. He recalled the position taken by his country at the last meeting. In particular, the Secretariat should study all advantages and disadvantages of different possible sites for an amalgamated Centre. Italy did not oppose amalgamation per se, because it had technical and functional merits. However, more elements should be taken into account before the Committee could take a decision. The document NE(76)13 and its annex did not include such a study. His country was therefore in favour of the alternative of a separate continuation of the activities of the CPL and the CCDN in 1977, and of the corresponding budget proposals as set out in document NE(76)12.

The Delegate for Japan expressed the agreement of his authorities to the principle of amalgamation for reasons of effectiveness and of economy. His government had difficulties, however, in accepting the corresponding budget figures for 1977 in document NE(76)12, which were substantially higher than those considered by the Committees of the Centres.

The Delegate for Switzerland was in favour of the Data Bank, as clearly recommended by the Committees of the two Centres, and as the comparative study by the Secretariat also showed. He had noted that the corresponding budget for 1977 would be slightly higher due to non-recurring costs, but economies of some 15% at 1976 prices were foreseen after 1977. It was therefore important to proceed with amalgamation as soon as possible in order to avoid additional costs, and technical inconvenience.

The Delegate for Portugal said that her country, which participated in the CPL but not in the CCDN, would not oppose amalgamation on technical grounds. However, she wished to make a reserve of principle concerning any supplementary budgetary contribution which would fall upon Portugal in the future, as a result of a decision in favour of amalgamation.

The Deputy Director General was grieved by the suggestion, implied by some of the interventions, that the Secretariat had not responded thoroughly to the decision reached at the previous meeting. Extensive consultations had, in fact, taken place and the work undertaken by the Committees of the two Centres had been particularly thorough. It had become clear that the question of location was a key factor and he quoted the analysis on this point considered by the two Committees. It was this which led to presentation of the two alternatives now before the Committee. He also emphasized that, although there would be substantial transitional costs in 1977 in case of an amalgamation, these should be set against important savings in the following years. Finally, in reply to the Delegate for Japan, he explained that the calculations in July 1976 had been presented at 1976 prices. The budget figures in document NE(76)12 had been adjusted to the assumed 1977 price level, as was the case throughout the OECD budgetary proposals, but were the same in real terms as those considered in July.

After the Head of the Nuclear Science Division had provided detailed answers to the specific questions raised by the Delegate for the Netherlands, the Chairman concluded that a consensus would not be possible at the present meeting on the proposal for amalgamation. In view of the OECD budgetary cycle, a decision might have to be postponed for one year. A compromise solution might therefore consist in asking the Committee to endorse budget estimates on the basis of separate continuation of the two Centres and to defer a decision on amalgamation until the next meeting. If amalgamation were then decided, revised budget proposals for 1977 could be put forward, provided that they did not exceed the total of the appropriations for the CPL and CCDN in 1977 finally approved by the Council.

The Delegate for the United Kingdom said that his authorities were in favour of amalgamation, in the light of the detailed studies made by the Secretariat. However, as no decision could be reached to-day, the United Kingdom could agree to the suggestion just made by the Chairman. This view was shared by the Delegate for Germany, who also underlined the managerial responsibility the Committee had in this matter. The Delegate

for the Netherlands also endorsed the compromise arrangement outlined by the Chairman. The Delegate for Australia asked that, before a decision was taken on amalgamation, the role of the CCDN in the wider context of the Four Centre Network should be reviewed.

The Steering Committee:

(i) noted that no consensus could be reached at the present meeting on the question of the future of the Computer Program Library (CPL) and the Neutron Data Compilation Centre (CCDN);

(ii) noted that the total budget proposals for 1977, based respectively on the alternative assuming continued separate activity of the two Centres, and on that assuming their amalgamation, involved very similar amounts;

(iii) decided to put forward, at this stage, budget proposals assuming continuation of the CPL and the CCDN as separate activities, on the understanding that a final decision whether to proceed with amalgamation during 1977 would be taken at the next meeting;

(iv) agreed that any additional points that Member countries may have regarding the amalgamation alternative should be forwarded to the Secretariat as soon as possible;

(v) requested the Secretariat to work out the revised budgetary proposals for 1977 which would be necessary to give effect to a decision on amalgamation, after April 1977, it being understood that the total of the appropriations for the CPL and the CCDN finally agreed by the Council should not be exceeded in such revised budgetary proposals.

5. TERMINAL ACTIVITIES OF THE OECD DRAGON REACTOR PROJECT

a) Policy on access to the archives of the Dragon Project [NE(76)15]

The Steering Committee took note of the policy established by the Dragon Project Signatories concerning access to the Project's archives.

b) Proposal for an official history of the Dragon Project [NE(76)17]

The Deputy Director General recalled that a clear distinction should be drawn between preparation of a technical account of the achievements of the Dragon Project, of interest to specialist readers, and a detached appraisal of the wider significance of the Project, in terms essentially comprehensible to the non-specialist reader. Proposals for a technical report were being prepared by the former Chief Executive of Dragon for consideration by the Signatories. It was the latter concept which was implied by the term "official history".

To be accepted by professional and public opinion as an objective evaluation, an official history would need to be prepared by an independent author having the normal freedom given to historians in access to interested parties and selection of material, and in its interpretation. An official body commissioning such a history had the ultimate sanction of being able to decline to publish the finished work, but could not claim the right, in a named publication, to insert opinions at variance with those reached by the author himself. It followed that the form and content was a matter for the historian himself to determine and the Secretariat had been fortunate in obtaining the services of Mr. Shaw to undertake an indicative study.

To preserve the independence of an appointed historian and to accommodate the reasonable wish of the Dragon Project Signatories and of the Steering Committee to exercise surveillance over his work, it was proposed that NEA and each of the Signatories should designate a point of contact for consultations during the preparation of the work and that the Steering Committee should appoint a suitably constituted jury to judge the work as a whole and to recommend its suitability for publication. The cost of undertaking this work along the lines proposed by Mr. Shaw had been established at 35,000 Fr. at 1976 prices in each of the first two years and 5,000 Fr. in the third.

The Delegate for Austria said that his authorities were in favour of an official history of the Project. They were anxious however to ensure that a comprehensive technical summary of the achievements of the Project would be ready by mid-1977.

The Delegate for Germany thought it important that the history should cover the whole lifetime of the Project and not deal disproportionately with the final phase. Also, the points of contact for the historian should be responsible officials, as there was an element of political judgement involved in the guidance given.

NE/M(76)2

The Delegate for the United States suggested that the historical value of the work might be best assessed if the jury, which was to make a final judgement on the draft, also included a professional historian, as well as suitable technical representation from outside the vested interests of the Dragon Project and high temperature reactors. He also thought it probable that a full three year effort should be envisaged to complete the final version of the history. Finally, as he had understood that the relevant expenditure would be borne by the Agency as a whole, he was wondering what were the arrangements in respect of the revenues which would accrue from the sale of the published work.

The Delegate for the United Kingdom shared the views of the Delegate for Germany and added that the historian should essentially rely on published material, the archives of the Project itself and interviews with the persons who had been involved in the Dragon Project, through nominated points of contact. In general, the United Kingdom supported the proposal for an official history. The scope should be defined with great care, but, at this stage, the proposed approach was about right. The appointment of a jury was welcomed and the suggestions of the Delegates for the United States should be considered. In view of the special involvement of his country in the Dragon Project, he thought it would be appropriate for the United Kingdom to be represented in the proposed jury.

The Representative from the CEC also drew attention to potential limitations of access to archives in the CEC. If the United Kingdom was to be represented in the jury, the CEC as the other major Signatory would also wish to be included.

The Delegate for Switzerland was also in agreement with the proposal in the document. However, the main interest of his country was with the provision of a technical account of the achievements of the Dragon Project. In view of the important role of the jury, it should have close links with the Group in charge of writing the technical summary, and he suggested to arrange for the former Chief Executive of the Dragon Project to be available to the jury, or to become one of its members.

Replying to the previous speakers, the Deputy Director General said that he would investigate the prospects for a technical summary of the Dragon Project becoming available by mid-1977. The composition of the jury was a matter to be studied further in the light of the suggestions made, and the Secretariat would initiate consultations with a view to formulating revised proposals to the Committee at its next meeting. The concept of the jury meant that it would not be expected to start its work for about two years, when a first draft of the complete work should be available. He took it that the Committee was willing to accept Mr. Shaw's general approach, which implied that he should be offered the job. If he accepted, Mr. Shaw might be invited to present his more considered plans at the next meeting.

The budgetary proposals had been based on half time work for two years. Thereafter, the historian would be an intermittent Consultant during the phase ending with publication of the work, if this were finally approved. The expenditure in relation to the Dragon history would be borne on the budget of NEA, as sponsoring body of the Dragon Project. As a consequence, any sales revenues would accrue to the credit of the Agency's budget.

The Steering Committee:

(i) agreed that NEA should commission an official history of the Dragon Project;

(ii) requested the Secretariat to submit detailed proposals, at the next meeting, on the role and composition of the jury to be appointed for assessing the suitability for publication of the work of the Dragon Project historian.

6. SUSPENSION OF THE NEA SECURITY CONTROL /NE(76)15/

The Deputy Director, Safety and Regulation, recalled that, as a result of the examination of this question at the last meeting, the Committee had asked the Secretariat to study the conditions under which the application of the NEA Security Control might be suspended. It was within the competence of the Steering Committee to authorize the Director of Control to suspend the application of the Security Control Regulations, on the understanding that he should keep the situation under review, in consultation with the Chairman of the Control Bureau.

The Delegate for Belgium stated that his country remained dubious about the legal justification put forward. His authorities, while regretting that it had not been possible to implement the provisions of Article 16(a) and (b) of the Convention, would not oppose the solution put forward by the Secretariat if it met the approval of the Committee.

The Delegate for the United States expressed some concern at the idea that the Security Control could be suspended at a time when strong interest was being expressed worldwide on questions relating to safeguards and non proliferation. He was therefore anxious to receive information as to the amounts of nuclear material which were currently under the Security Control and which were not under safeguards by virtue of another system.

The Director of Control explained that the material under the NEA Security Control was that relating to Eurochemic and the Halden Project recovered or obtained in their operations, and that recovered or obtained in the Dragon Project.

All this material was effectively already under either IAEA Safeguards or the Euratom Security Control, with the exception of laboratory quantities of material of US origin which, while being formally in the charge of the Dragon or Halden Projects, had been returned to the United States (respectively 30g U^{235}, 300g Thorium, 0.1g Pu^{239} and 15g U^{235}).

The Delegate for the United States hoped that, if any material not of US origin was retransferred to its place of origin and no safeguards system would apply, there would be an automatic reactivation of the NEA Security Control. The Representative from the IAEA confirmed that as all three NEA Joint Undertakings were or had been located in NPT countries, any such material exported would be covered by the provisions of the Treaty.

The Steering Committee:

(i) authorized the Director of Control to suspend, until further notice, the application of the NEA Security Control Regulations; and

(ii) instructed the Director of Control to keep the situation under review and, in consultation with the Chairman of the Control Bureau, to initiate reconsideration of this matter in the event of a significant change in the circumstances under which this suspension of the application of the NEA Security Control Regulations had been decided.

7. RADIOACTIVE WASTE MANAGEMENT

a) Progress report on work in the field of radioactive waste management /NE(76)18/

The Deputy Director, Safety and Regulation, indicated that the Radioactive Waste Management Committee had made significant progress, notably through the setting up of information exchange systems and the organisation of scientific meetings. One of the objectives was to assess the potential interest, scope and feasibility of joint experimental projects or coordinated research programmes; and such projects could evidently not come to life unless Member countries were ready to lend them full support.

The Chairman recalled that effective management of radioactive wastes was an essential prerequisite for the large scale introduction of nuclear power; hence the priority given to this subject in the Agency's programme. The Committee should therefore indicate whether the present programme reflected accurately the preoccupations and priorities in Member countries.

Replying to a question from the Delegate for Austria, Mr. Olivier stated that, as a follow up of the 1972 report on waste management policy and practices, a new report was in preparation which would cover comprehensively all aspects of waste management, with particular emphasis on the back end of the nuclear fuel cycle. The report would include specific recommendations for action, in particular on R and D work for ultimate disposal of high level wastes into geologic formations.

The Delegate for the United Kingdom welcomed the present report which drew attention to the problems encountered in achieving the programme, and in particular the difficulties of the Secretariat in recruiting suitably qualified staff. He was glad to note that the IEA had been kept informed of this report because, as Chairman of the IEA Nuclear Sub-Group, he could confirm that IEA attached great importance to this area of work and would want to maintain effective links and good co-ordination with NEA on this subject. The United Kingdom had great interest in radioactive waste disposal at sea, and was also considering the prospects offered for the disposal of high level wastes into the sea-bed. Efforts in this direction should continue to have priority: the United Kingdom hoped that the co-operative programme which had been foreseen in this area would materialise.

The Delegate for the United States endorsed the view that radioactive waste management was a matter of urgent concern. However, the United States believed that the fact that waste management problems should be solved did not necessary imply that early reprocessing of irradiated fuel was part of the solution.

The Delegate for Finland welcomed the Secretariat's report and hoped that the NEA programme could be speeded up. It was also important to ensure, within the collaborative work between NEA and IEA in this area, that the results were available to all NEA countries.

The Steering Committee:

(i) took note of the work in progress in the field of radioactive waste management and confirmed that priority should continue to be accorded to this subject within the NEA programme;

(ii) recommended that co-ordination between national and international radioactive waste management programmes be reinforced to permit an optimum use of skilled resources and speeding up of the work;

(iii) invited Member countries to support the NEA programme accordingly;

(iv) asked to be kept regularly informed of the progress achieved.

b) Report on the execution of the 1976 radioactive waste disposal operation into the Atlantic /NE(76)14/

The Head of the Radiation Protection and Waste Management Division reported on the execution of the operation carried out in summer 1976, in which Belgium, the Netherlands, Switzerland and the United Kingdom had taken part. The Committee's attention was drawn to two minor incidents which occurred during the first voyage involving two containers from Eurochemic, and to the investigations made and follow up actions taken. The Committee on Radiation Protection and Public Health had examined the report in the present document. It had noted that the incident did not result in any radiological consequences and had confirmed that the Escorting Officers had handled the matter in a competent way. The Committee had also welcomed the intention of the Agency to review practices and guidelines relating to sea disposal operations in the framework of the proposed new regime.

The Delegate for Ireland asked for some amendments to be made to the Annex to the report. The sequence of events reported in the first three paragraphs should be amended to record the request made by the Irish authorities on 2nd July that the operation should be suspended. The recommendation of the meeting of specialists held at Harwell on 9th July that NEA should make a full review of existing practices and guidelines in connection with sea disposal operations had been omitted. Finally, it should have been made clear that the agreement of the Irish authorities to resume operations was given in the light of the conclusions reached at the Harwell meeting, and the assurances given that such incidents were unlikely to recur in subsequent phases of the operation.

The Delegate for Portugal wished to convey to the Committee some of the conclusions reached by the Portuguese Escorting Officer as a result of this year's operation. Except for a few technical improvements, the operation was, in his opinion, of a semi-artisanal character and insufficient care had been taken of the safety of the crew; no medical assistance was available on board, which could have serious consequences; decontamination means were limited. As regards containers to be dumped, it had been found that not all of them had the required specific gravity of 1.2; consequential risks were that certain containers would not be safely disposed of, as had happened this year, and some countries like Ireland, or her own country could be affected. The Head of the Radiation Protection and Waste Management Division observed that the crew was wearing protective clothing, including gloves; the risks of hand contamination were therefore very limited and the decontamination equipment on board was sufficient in this respect. The Chairman said that the various comments made during the discussion should be brought to the attention of the people responsible for future operations.

The Steering Committee:

(i) took note of the report on the execution of the 1976 radioactive waste disposal operation into the Atlantic;

(ii) took note of the comments made in discussion, notably by the Irish and Portuguese Delegates.

c) Establishment of an international consultation and surveillance mechanism for sea dumping of radioactive waste /NE(76)19 and Corrigendum 1 and Addendum/

The Deputy Director, Safety and Regulation, recalled that the Delegate for Japan had suggested in April 1975 that the role of NEA in relation to sea disposal operations should be reviewed and the Secretariat had proposed at the previous meeting that this should be in the direction of disengagement from direct organisational responsibility. This was particularly justified following the entry into force on 30th August 1975 of the London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, and the adoption by IAEA of Definitions and Recommendations, in accordance with the Annexes to that Convention. The proposals now before the Committee represented a delicate balance between the views of countries in favour of undertaking sea disposal operations in line with the London Convention, and those of countries opposed in principle to such operations but also attaching great importance to an effective international control. The proposed mechanism was designed to reinforce international co-operation for the protection of the marine environment and public health and could not be interpreted as an encouragement to sea disposal of radioactive wastes. The First Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention in September had been informed of these proposals, which had been favourably received. It was foreseen that the IMCO Secretariat would give an account at the next meeting of progress made within NEA and the Committee was asked to authorize the Secretariat to co-operate with IMCO for this purpose.

The Delegate for Denmark recalled his country's opposition in principle to sea disposal of radioactive wastes. The proposed Decision would nevertheless be acceptable, subject to the following remarks. In Article 2, it should be made clear that the existence of standards or guidelines and procedures developed by NEA and IAEA should not prevent a particular country from applying more stringent standards or procedures. Similarly, in addition to NEA and IAEA, any Member country should have the possibility to request that assessments be made of particular aspects of sea dumping. The advice to be sought by the NEA Secretariat under Article 4 should not be confined to situations where new dumping sites, conditioning methods or new types of ships were proposed; with the rapid progress of scientific and technical knowledge in these fields, frequent reassessments of previously accepted means and methods were advisable. Finally Article 7(a) should refer to the NEA Secretariat, as was the case in paragraph (b) of that Article.

The Representative from the IAEA had been asked to inform the Committee that the Director General of the IAEA intended to consult the Board of Governors of that Agency on the present proposal, in particular, in relation to the IAEA responsibilities under the London Convention, and on the possible scope of collaboration between the two Agencies, as outlined in Article 2 of the draft. The Director General of the IAEA had therefore asked that the Steering Committee should not take a final position on the proposed Decision until the IAEA Board of Governors had had an opportunity to consider the matter.

The Delegate for Germany indicated that his country was in favour of the establishment of the proposed mechanism and was in general agreement with the present draft. His country could not, however, adhere to the Decision, when it was adopted by the Council, before constitutional requirements in the Federal Republic had been met: The procedure foreseen in Article 6 of the OECD Convention would therefore have to be used. As regards the draft, his authorities would suggest amending Article 6 in such a way that suspension of a dumping operation should take place in cases where the NEA Representative or the Escorting Officer were for any reason unable to exercise their functions.

The Delegate for Japan had a number of legal drafting changes to suggest. Article 2(c) should be amended to avoid any impression that a country not party to the London Convention would appear to be bound by the provisions of the Convention as a result of participating in the OECD Decision. The same remark also applied to the wording of Article 3(a). He also wished to suggest that notice of termination of application of the Decision in Article 10(c) be reduced to six months. Finally, Japan had specific suggestions for amendments in Article 8, which could be taken up on an appropriate occasion.

The Delegates for Finland, Norway and Portugal said that their governments, while supporting the opposition in principle to sea dumping operations, considered it essential that, if they did nevertheless take place, this should be under adequate international surveillance. Provided that it would not be interpreted as an encouragement to sea dumping, their countries could support the present draft subject to some modifications. The Norwegian authorities held the view that, given the particular role which had been entrusted to the IAEA under the London Convention, the controls should be transferred in due course to that Agency. They also suggested adding in the preamble a considerandum to the effect that some Member countries were opposed to or reluctant to accept dumping operations. Together with Finland, they suggested that co-operation with IAEA be extended to the consultation procedure provided for in Article 4. They were also anxious that the NEA Secretariat should obtain advice from marine biological and pollution experts in the framework of Article 4(b) and wished the NEA Representative to arrange for inspection of the drums at an earlier stage than at the dockside. The Finnish authorities

thought that supervision of operations should be tightened and new provisions added to Article 6 to provide for suspension in the absence of agreement between the parties concerned. The Portuguese authorities saw advantages from the health and public opinion points of view of preparing an assessment of the possibilities of applying environmental controls in the dumping area.

The Delegate for Ireland also welcomed the proposed Decision, which would reinforce international supervision of sea dumping operations. He suggested that Article 4(c) should be amended to provide for a review of any existing dumping site after 5 years of use. He also requested that consideration be given to the interest of littoral countries, when the NEA Representative was selected.

The Delegate for Switzerland recalled that his country would have preferred retention of the existing arrangements for sea disposal operations, but would follow the majority view. The procedure of a Council Decision was a convenient one, which allowed for a maximum of flexibility.

The Delegate for the United States indicated that his authorities had major reservations concerning ocean disposal of radioactive waste and were not presently carrying out any dumping of radioactive material. They could therefore agree with the idea in the preamble of the draft Decision that the latter should not be interpreted as encouraging sea disposal, and with the principle of stringent controls. Some inconsistencies with the provisions of the London Convention had been found, notably with Article 17(c) of the Convention. The United States would play an active part in the finalisation of the draft Decision and in future drafting of guidelines for site selection and packaging of wastes.

The Delegate for the Netherlands was satisfied with the proposed draft Decision and his authorities were in favour of the surveillance mechanism.

The Delegate for Australia said that his government had not yet formulated its position on the proposal. He had himself a number of minor comments which could be considered when the draft Decision would be further refined.

Dr. Roderick, Director of the Environment Directorate, recalled that the mandate of the Environment Committee called upon it to review and consult on actions proposed by Member countries in the environment field, and to assess the results of those actions. It also had to provide them with policy options or guidelines in respect of environmental resources. The present draft had been discussed in a preliminary way by the Bureau of the Environment Committee which had asked that the Environment Committee should be consulted before the draft Decision was submitted to the Council and also on the establishment of the guidelines relating to selection of disposal sites.

It had also been suggested that the Steering Committee or any Member country should be able to seek advice from the Environment Committee at the time of an operation and that any report on the execution of a dumping operation be also forwarded to the Environment Committee.

The Deputy Director, Safety and Regulation thought that most of the comments made could be accommodated in the draft Decision. Consultations would certainly take place with the IAEA on matters of substance and procedure, and these would be arranged forthwith. For practical reasons, the Working Party had concluded that it would not be practicable to go beyond the level of surveillance proposed in the present draft. Certain procedural details regarding the membership of the ad hoc international group of specialists referred to in Article 4(b), and the mechanisms for its consultation would need to be worked out in accordance with directions of the Steering Committee. However, the draft Decision was in general acceptable, subject to further elaboration of the text in the light of the many suggestions for amendments. The further consultations needed would make it difficult to have the Decision approved by the Council before preparations for any dumping operation proposed for 1977 would have to begin. In these circumstances, he asked the Steering Committee to agree to provisional application of the draft Decision as a guideline for any operation proposed. The Deputy Director General suggested that the Secretariat should reconvene the Ad Hoc Working Party, after the consultations with the Environment Committee had taken place and the views of the IAEA Board of Governors had been made known, in time for a revised draft to be submitted to the Steering Committee next April.

The Delegates for the United Kingdom and for Sweden supported the proposal that the draft Decision serve as a provisional basis for any operation in 1977.

The Steering Committee:

(i) took note of the draft Decision of the Council establishing an international consultation and surveillance mechanism for sea dumping of radioactive waste;

(ii) expressed general agreement with the objectives and scope of the proposed mechanism and the suggested role for NEA;

(iii) agreed that the draft Decision should be referred for comment to the Environment Committee;

(iv) noted that the Director General of the International Atomic Energy Agency intended to consult the Board of Governors of that Agency on this matter;

(v) charged the Ad Hoc Working Party set up in April 1976 to review the present draft in the light of the comments made and to be received with a view to its being further discussed at the next meeting before submission to the Council;

(vi) agreed, in the meantime, that the present draft Decision should be used on a provisional and voluntary basis for the preparation of any dumping operation proposed for 1977;

(vii) authorized the Secretariat to co-operate with the Secretariat of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation (IMCO) with a view to reporting on work in progress in this field to the Contracting Parties to the London Convention on the Prevention of Marine Pollution from Wastes and Other Matter.

8. PROGRAMME OF WORK AND DRAFT ESTIMATES OF EXPENDITURE FOR THE FINANCIAL YEAR 1977 /NE(76)12/

The Deputy Director General indicated that the narrative statement on the programme of work was an updated version of the draft considered by the Steering Committee in April 1976 and the budgetary estimates were a reflection of these programme requirements. He drew attention to an error of transcription in paragraph 17.82, where the figure of 241,000 Fr. should have been inserted as comparable with the 1976 appropriation of 215,000 Fr.

The major consideration affecting the budget this year concerned the future of the Computer Program Library and the Neutron Data Compilation Centre. It was therefore necessary to consider only the budget proposals on the basis of the decisio which the Committee had just taken, i.e. continued separate activity of the two Centres. The budget proposals concerning the amalgamation alternative automatically lapsed at this stage. As compared with the appropriation for 1976, the 1977 budget proposals for the Secretariat showed an increase in real terms of only 0.8%, the factors involved being listed in paragraph 17.69.

The Delegate for Germany said that he was in agreement with the narrative part of the document with the exception of paragraphs 17.48 and 17.49 which should now be redrafted to take account of the decision taken earlier by the Committee.

The Delegate for Canada requested an intensification of the work on measures to reduce doses to uranium mining workers due to radon, the importance of which had been clearly demonstrated at the recent meeting held at Elliot Lake.

NE/M(76)2

The Delegate for the United States said that he had no objections to the proposed budget, as an overall estimate; the views of his country on its detailed implementation would be made known in due time during the discussion process.

The Delegate for the United Kingdom regretted that the discussion of such an important document could be taken only when the remaining time available was short. He suggested that the proposed activities on public information described in paragraphs 17.27 and 17.28 be regarded as tentative for the present time, pending compilation by the Secretariat of the answers to the questionnaire which had recently been distributed, and general debate of the subsequent lines of action. He also wondered whether the figure of 14 half-day meetings for the gas-cooled fast reactor activities was justified.

The Delegate for Belgium questioned the increase of over 23% of the Agency's assessed share in the OECD's overheads and the Delegate for Canada was not convinced that the net increase of the budget in real terms was a little as 0.8%, given the increase in nominal terms.

The Steering Committee, subject to its decision under item 4, approved the programme of work and draft estimates of expenditure for the financial year 1977 for submission to the Budget Committee and the Council.

9. REPORT ON RECENT DEVELOPMENTS RELATING TO THE NEA PROGRAMME OF WORK ON THE NUCLEAR FUEL CYCLE /NE(76)20/

The Deputy Director General said that the importance and range of the Agency's work relating to the nuclear fuel cycle had led to a number of questions with a view to avoiding duplication of effort in the necessary collaboration with the IEA in areas of mutual interest. Document SEN(76)11 had been prepared as a source of reference for this purpose. The Committee would also wish to note the recent decision of the IEA to create a new Nuclear Sub-Group of the Standing Group on Long Term Co-operation.

Mr. Kelly, Director, Long Term Co-operation and Policy Analysis of the IEA, recalled the objective of the IEA of reducing dependence on imported oil. The present period was a difficult one for nuclear energy but, as the revised Long Term Energy Assessment was showing, even a reduction of the forecasts of nuclear energy capacity in 1985 to some 320 GW(e) would represent some 440 million tons oil equivalent a year. No other choice was available for industrial countries during this time scale than relying upon nuclear energy to meet their energy demand. The role of the IEA was therefore to focus attention on the policy issues affecting nuclear development in this wider context and the new Nuclear Sub-Group had been set up with this in mind. It would be quite separate from the IEA Committee on Energy R & D and should help support nuclear

energy development through studies as well as strong initiatives in close collaboration, as appropriate, with NEA and other specifically nuclear bodies.

The Delegate for the United States recalled that each of the international bodies involved in the field of nuclear energy had a specific role to play, and had special capabilities. The IEA was concerned with nuclear energy in the broader context of reduced dependence on imported oil. It was therefore a proper forum for policy analysis of nuclear energy applications, and policy studies, and also a forum for identifying and promoting joint programmes, using the "lead organisation" concept. Whenever a nuclear energy project resulted in action programmes, it was essential to see if NEA should be involved or could contribute. He was convinced that the risk of duplication could be minimized because both Agencies had a role to play and had shown their ability to work closely together. The Chairman noted that there was a general consensus on the need to maintain close collaboration between the two to avoid unnecessary duplication at secretariat and national level. He would endeavour to consult with Delegations and the Secretariat before the next meeting to establish whether some of NEA's areas of work might be re-defined or strengthened for the mutual benefit of Member countries.

The Steering Committee:

(i) took note of document SEN(76)11 summarizing the Agency's programme of work related to the nuclear fuel cycle;

(ii) took note of the setting up within the International Energy Agency (IEA) of a new Nuclear Sub-group and of its mandate.

10. GAS-COOLED FAST REACTOR DEVELOPMENT

a) Progress report by the Co-ordinating Group and proposals for future arrangements [NE(76)21]

The Deputy Director, Science and Development, indicated that the Co-ordinating Group on Gas-Cooled Fast Reactor Development had continued, during the past three years, to implement the co-ordinated R and D programme, which was concerned with the investigation of major feasibility issues in fuel element technology, plant safety, plant design and associated assessment studies. Emphasis would now be placed on the investigation of the pin type fuel element concept. On the basis of the ongoing work and the experiments in progress, the Group at its meeting on 16th and 17th September had made a proposal that their present collaborative arrangements be extended for a further period of two years.

The Steering Committee:

(i) took note of the progress report by the Co-ordinating Group on Gas-Cooled Fast Reactor Development; and

(ii) approved the extension of the Group's mandate for a further period of two years.

b) Applications for additional membership /NE(76)22/

The Deputy Director, Science and Development, said that this item was concerned with the proposal that the US ERDA, which was conducting a meaningful programme on gas-cooled fast reactor, become a member of the Group under the conditions outlined in document NE(76)21. The Group had also recommended that the Commission of the European Communities, which was at present developing its gas-cooled fast reactor activities, be associated with the Group's work.

The Steering Committee:

(i) took note that the Co-ordinating Group on Gas-Cooled Fast Reactor Development would welcome the participatio of the US ERDA in its gas-cooled fast reactor work, and agreed that the accession of the United States to the Co-ordinating Group should take effect after receipt of the relevant application and settlement of questions relating to exchange of confidential information;

(ii) endorsed the proposal of the Co-ordinating Group that the Commission of the European Communities be associated with its work in a similar way as for the Gas Breeder Reactor Association.

11. OPERATION OF THE INTERNATIONAL FOOD IRRADIATION PROJECT /SEN(76)13/

The Deputy Director General drew attention to the outcome of the Joint FAO/IAEA/WHO Expert Committee Meeting which had taken place in September in Geneva. The results of the meeting had represented a major breakthrough in the acceptability of food irradiation as a preservation process, and there was no doubt that the painstakingly thorough and objective work of the Project had been the foundation for this. The Joint Expert Committee's recommendations concerning future research would also have a very considerable influence on the development of the Project's future programme.

N../M(76 .

The Delegate for Germany and the Representative of the IAEA expressed satisfaction for the successful way in which the Project had been carrying its work.

The Steering Committee took note of the progress report on the operation of the International Project in the Field of Food Irradiation and of the recent progress in the acceptability of irradiation as a process for food preservation.

12. LEGAL AFFAIRS

Oral report on the modernisation of the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy

The Committee decided that the oral report on the modernisation of the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy and the Brussels Supplementary Convention should appear as an Annex to the present Minutes.

13. OTHER BUSINESS

Date of the next meeting

The Steering Committee agreed to meet on Thursday 28th April 1977.

NE/M(76)2
Annex

ANNEX

Report on the modernisation of the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy and the Brussels Supplementary Convention

1. The Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy is now 16 years old. It was signed on 29th July 1960 by 16 OECD Member countries and entered into force on 1st April 1968. Up to now, 11 Signatories have ratified the Paris Convention and Finland has acceded to it.

The Brussels Supplementary Convention was signed on 31st January 1963 by 13 of the Paris Convention Signatories and entered into force on 4th December 1974. Eight Signatories have ratified this Convention so far.

2. The provisions of the Paris Convention have in substance remained unchanged since its adoption. Sixteen years is a long time if one considers the rapid technological and economic development of nuclear energy during that period. The question has therefore been raised, whether the Paris Convention should not be adapted to that situation. The Convention provides in its Article 22(c) for the convening of a revision conference by the Secretary-General after a period of five years from the date of its coming into force, which expired on 1st April 1973.

3. The Steering Committee entrusted the Group of Governmental Experts on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, in April 1972, with the implementation of this Article and the Group of Experts recommended for a number of reasons that the Paris Convention should not be revised at that time but agreed that the Secretariat should closely follow the situation and report to the Group if any new developments justified reconsideration of revising the Paris Convention. The Steering Committee, at its meeting of 24th April 1974, endorsed these conclusions.

4. As planned, the Secretariat reported to the Group of Experts at its meeting in February of this year and presented, in particular, a document dealing with the European Monetary Agreement unit of account (EMA u/a). The amounts of liability and compensation of the Paris and Brussels Supplementary Convention are expressed in this unit of account which in turn is defined in

terms of gold. The abolition of the official gold price by the International Monetary Fund has led to considerable uncertainties as regards the monetary value of this unit of account. This document supplemented a Note by the Scandinavian Experts who also drew the Experts' attention to the fact that the amounts of liability and compensation under the Conventions - most of which had been translated into national currency - had been eroded by inflation.

5. There was general consensus among the Governmental Experts that these developments justified reconsidering the financial and monetary aspects of the Paris Convention and the Brussels Supplementary Convention. It was further agreed that the opportunity should be taken to examine the need for modernising certain other aspects of the Paris Convention. The Group of Governmental Experts decided therefore to set up a Working Group on the modernisation of the Paris and Brussels Supplementary Conventions, composed of representatives of France, the Federal Republic of Germany, Italy, the Netherlands, Spain, Sweden and the United Kingdom. The Working Group has the following mandate:

(a) to study the questions of raising the maximum amounts under the Conventions and of replacing the EMA u/a by another unit of account;

(b) to identify other items for consideration by the Group of Governmental Experts;

(c) to consider the procedure to be followed eventually for modernising the Conventions.

6. The Working Group met first from 27th - 29th September 1976. Almost all members felt that the amounts of liability and compensation ought at least to be doubled in view of the inflation rate since 1960. The observer from the European Insurance Committee informed the Working Group that the insurance pools in all these countries were in a position to double their insurance cover.

The Working Group members were further of the opinion that the gold-based EMA u/a should be replaced by the Special Drawing Right of the International Monetary Fund which is a unit of account based on a "basket" of the 16 most important currencies.

Concerning the second point of its mandate, the Working Group considered a list of possible topics prepared by the Secretariat and concerning technical aspects of the Paris Convention, as well as questions of harmonisation and interpretation.

7. It is rather difficult to forecast the progress of work. A number of complex financial, technical and legal questions will have to be solved. It is, however, evident from the discussions of the Group of Governmental Experts and the Working Group that there is a genuine interest to modernise the Conven-

tions, at least as regards their financial and monetary aspects. It is therefore to be hoped that the Working Group, at its next meeting in February 1977, will be able to make specific proposals to the plenary. The Group of Governmental Experts could then meet in May or June 1977. Depending on the degree of consensus and the number of meetings needed, the Group of Experts could be expected to make recommendations to the Steering Committee in autumn 1977 or spring 1978.

8. Finally, one important point should be mentioned which concerns the relationship between the Paris Convention and the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage. In order to avoid possible conflicts with the Vienna Convention, the Secretariats of NEA and IAEA have closely collaborated in order to maintain the harmony between the Conventions. More recently, both Secretariats have worked together on a proposal to establish a "bridge" between the two Conventions in the form of a protocol which was discussed by the Group of Governmental Experts and a Working Group of the IAEA Standing Committee on Civil Liability for Nuclear Damage. The NEA Secretariat has invited an observer of the IAEA Secretariat to the meeting of the Working Group on the modernisation of the Paris and Brussels Supplementary Conventions. The collaboration and consultation between the Secretariats will therefore continue.

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

NUCLEAR ENERGY AGENCY

SEN/SEC(76)7

CONFIDENTIAL

Paris, 29th November 1976

Or. Fr.

CONTROL BUREAU

SUSPENSION OF THE SECURITY CONTROL

1. At its meeting on 10th March 1976, the Control Bureau approved the submission to the Steering Committee for Nuclear Energy of the draft Agreement with the IAEA for co-operation in the field of safeguards. It had nevertheless appeared during the discussion that this draft Agreement would not significantly reduce the duplication of control measures, and the Director of Control indicated his intention of bringing this to the attention of the Steering Committee.

2. The Steering Committee, at its session of 29th April 1976, noted that the draft Agreement with IAEA brought only limited relief of the burden on facilities subject to the control and on the Secretariat. It therefore instructed the Secretariat to prepare for consideration at its next meeting, a study of the legal and practical conditions under which suspension of the NEA security control might be decided. This was done in the document NE(76)15.

3. On the basis of this paper, the Steering Committee decided, on 14th October 1976, to authorise the Director of Control to suspend, until further notice, application of the NEA security control regulations. It also instructed the Director of Control to keep the situation under review and, in consultation with the Chairman of the Control Bureau, to initiate reconsideration of this matter in the event of a significant change in the circumstances whereby suspension of the NEA security control was decided.

4. The NEA joint undertakings, as well as the facilities subject to the "pursuit" Regulations, have been informed of the Steering Committee's decision. In particular, this relieves them of the obligation to transmit to the Director of Control the notifications and reports provided under the Regulations. However, in order to take account of a possible reactivation of the security control, it has been suggested that a records system should be maintained of material subject to the NEA control. In order to avoid duplication of work, this might be based on the system required for other safeguards regulations.

5. Under the circumstances, no further meeting of the Control Bureau is envisaged at present.

30.624

[FRENCH TEXT – TEXTE FRANÇAIS]

CONVENTION

SUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CONTROLE DE SÉCURITÉ
DANS LE DOMAINE DE L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE

CONVENTION SUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN CONTROLE DE SÉCURITÉ DANS LE DOMAINE DE L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE

LES GOUVERNEMENTS de la République Fédérale d'Allemagne, de la République d'Autriche, du Royaume de Belgique, du Royaume de Danemark, de la République Française, du Royaume de Grèce, de l'Irlande, de la République d'Islande, de la République Italienne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume de Norvège, du Royaume des Pays-Bas, de la République Portugaise, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume de Suède, de la Confédération Suisse et de la République Turque ;

AYANT RÉSOLU de promouvoir le développement de la production et des utilisations de l'énergie nucléaire dans les pays membres de l'Organisation Européenne de Coopération Économique (appelée ci-dessous l' « Organisation ») par une collaboration entre ces pays et une harmonisation des mesures prises sur le plan national ;

CONSIDÉRANT que l'action commune entreprise à cet effet au sein de l'Organisation vise à développer l'industrie nucléaire européenne à des fins purement pacifiques et ne doit pas servir à des buts militaires ;

CONSIDÉRANT qu'à sa séance du 18 juillet 1956 le Conseil de l'Organisation (appelé ci-dessous le « Conseil ») a décidé d'établir dans ce but un contrôle international de sécurité ;

CONSIDÉRANT que, par une Décision en date de ce jour, le Conseil a créé, dans le cadre de l'Organisation, une Agence Européenne pour l'Énergie Nucléaire (appelée ci-dessous l' « Agence ») chargée de poursuivre l'action commune entreprise ;

SONT CONVENUS de ce qui suit :

PARTIE I

Article 1

a. Le but du contrôle de sécurité est de garantir que

i) le fonctionnement des entreprises communes créées par plusieurs Gouvernements ou par des ressortissants de plusieurs pays sur l'initiative ou avec l'aide de l'Agence et

ii) les matières, équipements ou services fournis par l'Agence ou sous sa surveillance, en vertu d'accords conclus avec les Gouvernements intéressés

ne puissent servir à des fins militaires.

b. Le contrôle de sécurité pourra s'étendre, à la demande des parties, à tout accord bilatéral ou multilatéral ou, à la demande d'un Gouvernement, à toute activité relevant de ce Gouvernement dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Article 2

a. Aux fins visées ci-dessus, le contrôle de sécurité s'applique

i) aux entreprises communes et aux entreprises tombant sous le coup d'un accord conclu conformément à l'article 1 (a) (ii) ou d'une demande faite conformément à l'article 1 (b) ;

ii) aux installations utilisant des matières brutes ou produits fissiles spéciaux récupérés ou obtenus dans lesdites entreprises ;

iii) aux installations utilisant des produits fissiles spéciaux récupérés ou obtenus à partir des matières brutes ou produits fissiles spéciaux soumis au contrôle en vertu de l'article 1.

b. Toutefois, le Comité de Direction de l'Agence (appelé ci-dessous le « Comité de Direction ») peut écarter l'application du contrôle de sécurité dans le cas de produits fissiles spéciaux exportés hors des territoires relevant des Gouvernements parties à la présente Convention, à condition que ces produits soient soumis à un contrôle de sécurité équivalent.

Article 3

Pour toute entreprise ou installation soumise au contrôle, l'Agence exercera les fonctions et les droits ci-dessous, dans la mesure fixée par les règlements de sécurité prévus à l'article 8 :

a. examiner les plans des installations et de l'équipement spécialisés, y compris les réacteurs nucléaires, uniquement pour s'assurer qu'ils permettront d'exercer efficacement le contrôle prévu par la présente Convention ;

b. approuver les procédés à employer pour le traitement chimique des matières irradiées, uniquement pour assurer la réalisation du but défini à l'article 1 ;

c. exiger la tenue et la présentation de relevés d'opérations pour faciliter la comptabilité des matières brutes et des produits fissiles spéciaux utilisés ou produits par l'entreprise ou l'installation ;

d. demander et recevoir des rapports sur l'avancement des travaux.

Article 4

a. Les produits fissiles spéciaux récupérés ou obtenus à partir des matières brutes ou produits fissiles spéciaux soumis au contrôle devront être utilisés exclusivement à des fins pacifiques, sous le contrôle de l'Agence, pour des travaux de recherche ou dans des réacteurs, qui seront spécifiés par le Gouvernement ou les Gouvernements intéressés.

b. Tout excédent de produits fissiles spéciaux récupérés ou obtenus, en sus des quantités nécessaires aux usages indiqués ci-dessus restera soumis au contrôle de l'Agence, qui pourra exiger sa

mise en dépôt auprès de l'Agence ou dans d'autres dépôts contrôlés ou contrôlables par l'Agence, sous réserve que, par la suite, les produits fissiles spéciaux ainsi déposés soient restitués sans retard aux intéressés sur leur demande, pour être utilisés par eux aux conditions spécifiées ci-dessus.

Article 5

a. L'Agence aura le droit et la responsabilité d'envoyer sur les territoires relevant des Gouvernements parties à la présente Convention des inspecteurs désignés par elle après consultation du Gouvernement ou des Gouvernements intéressés, qui, à tout moment, auront accès à tout lieu, à toute personne qui, de par sa profession, s'occupe de produits, équipement ou installations soumis au contrôle, et à tous éléments d'information, nécessaires pour la comptabilité des matières brutes et produits fissiles spéciaux soumis au contrôle, et pour s'assurer du respect des obligations résultant de la présente Convention, ainsi que des accords conclus par l'Agence avec le Gouvernement ou les Gouvernements intéressés.

b. En cas d'inobservation desdites obligations, l'Agence pourra demander que soient prises les dispositions nécessaires pour remédier à cette situation ; si celles-ci ne sont pas prises dans un délai raisonnable, l'Agence pourra prescrire l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

i) l'interruption ou la cessation des livraisons de matières, équipements ou services fournis par l'Agence ou sous sa surveillance ;

ii) la restitution des matières et de l'équipement fournis par l'Agence ou sous sa surveillance.

Article 6

Les Gouvernements parties à la présente Convention seront tenus d'assurer l'exécution des mesures prescrites en vertu du paragraphe (b) de l'article 5, des mandats délivrés par le Président du Tribunal en vertu de l'article 11 (e) et, s'il y a lieu, la réparation des infractions par les auteurs de celles-ci.

PARTIE II

Article 7

Le contrôle prévu par la présente Convention est exercé par les organes ci-dessous fonctionnant au sein de l'Agence :

i) le Comité de Direction ;

ii) un Bureau de contrôle, composé d'un représentant de chaque Gouvernement partie à la présente Convention.

Article 8

a. Le Bureau de contrôle est compétent pour :

i) élaborer les règlements de sécurité fixant les modalités techniques du contrôle pour les différents types d'entreprises ;

ii) préparer les clauses relatives à l'application des règlements de sécurité qui figureront dans les accords conclus avec les Gouvernements intéressés ;

iii) veiller au respect des obligations résultant de la présente Convention ainsi que des accords visés à l'alinéa précédent ;

iv) examiner les rapports relatifs à l'exercice du contrôle et, dans le cas où il estimerait que des infractions ont été commises, demander que les dispositions nécessaires soient prises pour remédier à la situation, et proposer, s'il y a lieu, au Comité de Direction les mesures à prescrire.

b. Le Bureau de contrôle informe le Comité de Direction de toute infraction qu'il estime avoir été commise et lui fait rapport périodiquement sur l'ensemble de ses activités.

Article 9

a. Les délibérations du Bureau de contrôle sont acquises, sauf disposition contraire de son Règlement intérieur, à la majorité de ses membres.

b. Le Bureau de contrôle est assisté par un personnel international qui comprend le Directeur du contrôle, ainsi que les agents administratifs et techniques nécessaires pour l'exécution des tâches du Bureau de contrôle et, en particulier, un corps d'inspecteurs internationaux. Les inspecteurs et les autres membres du personnel international appartiennent au personnel de l'Organisation.

c. Sous réserve de leurs responsabilités envers l'Agence, les inspecteurs et les autres membres du personnel international sont tenus, même après cessation de leurs fonctions, de garder secrets les faits et informations dont ils ont eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions. Toute infraction sera passible, dans les territoires relevant des Gouvernements parties à la présente Convention, des peines qui seraient prévues par les dispositions en vigueur dans ces territoires concernant la violation du secret professionnel, quelle que soit la nationalité de l'auteur de l'infraction.

d. L'Organisation doit réparer les dommages injustifiés causés par l'Agence ou par son personnel dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 10

a. Le Comité de Direction est compétent pour prendre toutes les décisions nécessaires à l'application de la présente Convention, et en particulier :

i) approuve le Règlement intérieur du Bureau de contrôle ;

ii) approuve les règlements de sécurité ;

iii) conclut, sous réserve de l'approbation du Conseil, les accords avec les Gouvernements intéressés ;

iv) prescrit, le cas échéant, les mesures prévues à l'article 5 (b).

b. Les décisions du Comité de Direction relatives à l'application de la présente Convention sont adoptées à l'unanimité de ses membres présents et votants. Toutefois, les décisions prises en vertu du paragraphe (a) (iv) du présent article sont adoptées à la majorité des deux tiers des membres du Comité de Direction, à l'exclusion du membre représentant le Gouvernement sur le territoire duquel l'infraction a été commise.

Article 11

a. Les inspections sont effectuées en vertu d'un ordre de mission délivré par le Bureau de contrôle et spécifiant les installations à contrôler.

b. Le Gouvernement intéressé doit dans chaque cas recevoir préavis du contrôle à effectuer, sans que le préavis indique les installations sur lesquelles portera le contrôle.

c. Si le Gouvernement intéressé le demande, les inspecteurs internationaux sont accompagnés de représentants de ce Gouvernement, sous réserve que les inspecteurs ne soient pas de ce fait retardés ou autrement gênés dans l'exercice de leurs fonctions.

d. Les inspecteurs internationaux sont chargés de se faire présenter et de vérifier la comptabilité des matières brutes et produits fissiles spéciaux mentionnée à l'article 3 (c) et d'apprécier si les obligations résultant des dispositions de la présente Convention ainsi que des accords conclus avec le Gouvernement ou les Gouvernements intéressés sont observées. Les inspecteurs rendent compte de toute infraction au Bureau de contrôle.

e. En cas d'opposition à l'exécution d'une mesure d'inspection, le Bureau de contrôle peut demander au Président du Tribunal prévu à l'article 12 un mandat, afin d'assurer l'exécution de la mesure d'inspection envers l'entreprise en cause. Le Président du Tribunal décide dans un délai de trois jours. Cette décision ne préjuge pas le jugement par le Tribunal des réclamations concernant le même cas, qui pourraient être introduites ultérieurement en vertu de l'article 13.

PARTIE III

Article 12

a. Il est créé un Tribunal formé de sept juges indépendants désignés pour une période de cinq ans par décision du Conseil ou, à défaut, par tirage au sort sur une liste comprenant un juge proposé par chaque Gouvernement partie à la présente Convention.

b. Si le Tribunal ne compte pas de juge de la nationalité d'une partie à un litige soumis au Tribunal, le Gouvernement en cause peut désigner une personne de son choix pour siéger en qualité de juge supplémentaire pour ce litige.

c. L'organisation du Tribunal et le statut des juges seront réglés conformément au Protocole annexé à la présente Convention.

d. Le Tribunal adopte son Règlement de procédure qui est soumis à l'approbation du Conseil.

Article 13

a. Tout Gouvernement partie à la présente Convention ou toute entreprise intéressée peut saisir le Tribunal institué à l'article 12 de réclamations dirigées contre les décisions

i) relatives à l'application de l'article 3 ; le silence gardé pendant un délai de deux mois sur une demande d'examen ou d'approbation équivaut à une décision de rejet ;

ii) prescrivant une ou plusieurs mesures prévues à l'article 5 (b).

b. Lorsqu'il est saisi d'une réclamation en vertu du paragraphe précédent, le Tribunal statue sur la conformité de la décision attaquée avec les dispositions de la présente Convention, des règlements de sécurité et des accords prévus à l'article 8. S'il constate que la décision attaquée est contraire à ces dispositions, le Comité de Direction est tenu de prendre les mesures que comporte l'exécution de la décision du Tribunal.

c. Le Tribunal peut mettre à la charge de l'Agence la réparation du préjudice éventuellement subi du fait de la décision attaquée.

d. Toute entreprise peut en outre demander au Tribunal d'ordonner la réparation par l'Agence du préjudice anormal qu'elle a subi du fait d'une inspection accomplie en application de l'article 5.

Article 14

Le Tribunal sera compétent pour statuer sur toute autre question relative à l'action commune des pays membres de l'Organisation dans le domaine de l'énergie nucléaire qui lui serait soumise par accord des parties à la présente Convention intéressées.

Article 15

a. Les recours formés devant le Tribunal doivent être introduits dans les cas prévus au paragraphe (a) de l'article 13, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision attaquée, ou, dans les autres cas, dans un délai de trois ans à compter de la connaissance acquise par l'entreprise des faits ouvrant droit à réparation en sa faveur.

b. Sous réserve des dispositions du paragraphe suivant, les recours formés devant le Tribunal n'ont pas d'effet suspensif. Toutefois, le Tribunal peut, s'il estime que les circonstances l'exigent, ordonner le sursis à l'exécution de la décision attaquée.

c. Les recours introduits devant le Tribunal contre les décisions prises en vertu de l'article 5 (b) (ii) ont un effet suspensif. Toutefois, le Tribunal peut, à la demande de tout Gouvernement partie à la présente Convention, ordonner l'exécution immédiate de la décision.

PARTIE IV

Article 16

a. Un accord sera conclu entre l'Organisation et la Communauté Européenne de l'Énergie Atomique (EURATOM) pour fixer les conditions dans lesquelles le contrôle établi par la présente Convention sera exercé sur les territoires auxquels s'applique le Traité signé à Rome le 25 mars 1957 instituant la Communauté Européenne de l'Energie Atomique (EURATOM), par les organes compétents de l'EURATOM sur délégation de l'Agence en vue d'atteindre les objectifs de la présente Convention. La Commission Européenne créée par ledit Traité sera saisie des propositions à cet effet dès sa constitution, en vue de parvenir à un accord dans les meilleurs délais.

b. Un accord pourra être également conclu entre l'Organisation et l'Agence Internationale de l'Énergie Atomique, pour définir la coopération à établir entre les deux institutions.

Article 17

Les fins militaires au sens de l'article 1 comprennent l'utilisation des produits fissiles spéciaux dans des armes de guerre et excluent les utilisations dans des réacteurs pour la production d'électricité ou de chaleur ou pour la propulsion.

Article 18

a. Par « produit fissile spécial », il faut entendre le plutonium 239 ; l'uranium enrichi en uranium 235 ou 233 ; tout produit contenant un ou plusieurs des isotopes ci-dessus ; et tels autres produits fissiles que le Comité de Direction désignera de temps à autre. Toutefois, le terme « produit fissile spécial » ne s'applique pas aux matières brutes.

b. Par « uranium enrichi en uranium 235 ou 233 », il faut entendre l'uranium contenant soit de l'uranium 235, soit de l'uranium 233, soit ces deux isotopes en quantité telle que le rapport entre la somme de ces deux isotopes et l'isotope 238 soit supérieur au rapport entre l'isotope 235 et l'isotope 238 dans l'uranium naturel.

c. Par « matière brute », il faut entendre l'uranium contenant le mélange d'isotopes qui se trouve dans la nature ; l'uranium dont la teneur en U 235 est inférieure à la normale ; le thorium ; toutes les matières mentionnées ci-dessus sous forme de métal, d'alliage, de composés chimiques ou de concentrés ; toute autre matière contenant une ou plusieurs matières mentionnées ci-dessus à des concentrations que le Comité de Direction fixera de temps à autre et telles autres matières que le Comité de Direction désignera de temps à autre.

d. Par « matière » il faut entendre la matière brute et le produit fissile spécial.

Article 19

a. Tout Gouvernement d'un pays membre ou associé de l'Organisation, non Signataire de la présente Convention pourra y adhérer, à condition qu'il fasse partie de l'Agence, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

b. Tout Gouvernement d'un autre pays non Signataire de la présente Convention pourra y adhérer, à condition qu'il fasse partie de l'Agence, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation et avec l'accord unanime des Membres de l'Organisation. L'adhésion prendra effet à la date de cet accord.

Article 20

Tout Gouvernement partie à la présente Convention peut mettre fin en ce qui le concerne à son application, en donnant un préavis d'un an à cet effet au Secrétaire général de l'Organisation, sans que son retrait puisse mettre fin au contrôle exercé sur les matières fournies antérieurement par l'Agence ou sous sa surveillance.

Article 21

a. La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

b. La présente Convention entrera en vigueur dès que dix au moins des Signataires auront déposé leurs instruments de ratification. Pour tout Signataire qui la ratifiera ultérieurement, la présente Convention entrera en vigueur dès le dépôt de l'instrument de ratification.

c. Toutefois, l'application de la présente Convention dans les territoires des pays membres de la Communauté Européenne de l'Énergie Atomique (EURATOM) sera subordonnée à la conclusion de l'Accord visé à l'article 16 (a), sauf — sans préjudice des conditions qui seront fixées par cet Accord — en ce qui concerne son application aux installations situées dans l'enceinte des entreprises communes.

Article 22

Le Secrétaire général de l'Organisation donnera communication à tous les Gouvernements parties à la présente Convention de la réception des instruments de ratification et d'adhésion. Il leur notifiera également la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

ANNEXE

INTERPRETATION RELATIVE A L'ARTICLE 1

Les dispositions de l'article 1 (a) (ii) relatives aux « services fournis par l'Agence ou sous sa surveillance » visent l'aide spéciale qui pourrait être accordée à un pays en vertu d'un accord particulier conclu avec le Gouvernement en cause et n'ont pas pour effet d'étendre le champ d'application de l'article 2 en instituant un droit de suite entraînant le contrôle de l'activité des personnes ayant collaboré à des entreprises communes ou de l'usage des connaissances acquises par les participants à ces entreprises.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment habilités, ont apposé leurs signatures au bas de la présente Convention.

FAIT à Paris, le 20 décembre 1957, en français, en anglais, en allemand, en italien et en néerlandais, en un seul exemplaire qui restera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation Européenne de Coopération Économique, qui en communiquera une copie certifiée conforme à tous les Signataires.

Pour la RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE :

For the FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY :



Pour l'AUTRICHE :

For AUSTRIA :



Pour la BELGIQUE :

For BELGIUM :



Pour le DANEMARK :
For DENMARK :

Pour la FRANCE :
For FRANCE :

Pour la GRÈCE :
For GREECE :

Pour l'IRLANDE :
For IRELAND :

Pour l'ISLANDE :
For ICELAND :

Pour l'ITALIE :
For ITALY :

Pour le LUXEMBOURG :
For LUXEMBOURG :

Pour la NORVÈGE :
For NORWAY :

Pour les PAYS-BAS :
For THE NETHERLANDS :

Pour le PORTUGAL :
For PORTUGAL :

Pour le ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD :

For the UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND :

Pour la SUÈDE :

For SWEDEN :

Pour la SUISSE :

For SWITZERLAND :

Pour la TURQUIE :

For TURKEY :

PROTOCOLE

RELATIF AU TRIBUNAL CRÉÉ PAR LA CONVENTION SUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN CONTROLE DE SÉCURITÉ DANS LE DOMAINE DE L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE

PROTOCOLE RELATIF AU TRIBUNAL CRÉÉ PAR LA CONVENTION SUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN CONTROLE DE SÉCURITÉ DANS LE DOMAINE DE L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE

LES GOUVERNEMENTS parties à la Convention sur l'Établissement d'un Contrôle de Sécurité dans le Domaine de l'Énergie Nucléaire en date de ce jour (appelée ci-dessous la «Convention»);

DÉSIREUX d'établir, conformément à l'Article 12 de la Convention, l'organisation du Tribunal créé par ledit article et le statut de ses juges ;

SONT CONVENUS des dispositions ci-après, qui sont annexées à la Convention :

Article 1

Le Tribunal créé par l'article 12 (a) de la Convention exerce ses fonctions conformément aux dispositions de la Convention et du présent Protocole.

Article 2

a. La désignation des juges, prévue à l'Article 12 (a) de la Convention, aura lieu dans un délai de six mois après l'entrée en vigueur de la Convention ; les désignations ultérieures auront lieu dans les six mois suivant les vacances.

b. Il est pourvu aux sièges devenus vacants, selon la méthode suivie pour la première désignation, pour la durée du mandat restant à courir.

Article 3

a. Les juges sont choisis parmi les personnalités offrant toutes garanties d'indépendance et qui réunissent les conditions requises pour l'exercice, dans leurs pays respectifs, des plus hautes fonctions juridictionnelles, ou qui sont des juriconsultes possédant des compétences notoires.

b. Les juges ne peuvent participer au règlement d'aucune affaire dans laquelle ils sont antérieurement intervenus comme agents, conseils ou avocats de l'une des parties, membres d'un tribunal national ou international, d'une commission d'enquête, ou à tout autre titre. En cas de doute, le Tribunal décide.

c. Le Tribunal ne pourra comprendre plus d'un ressortissant du même État.

Article 4

a. Les juges jouissent de l'immunité de juridiction pour les actes accomplis par eux dans leur qualité officielle. Ils continuent à bénéficier de cette immunité après la cessation de leurs fonctions. Le Tribunal peut lever cette immunité.

b. Les juges ne peuvent être relevés de leurs fonctions que si, au jugement unanime des autres juges, ils

ont cessé de répondre aux conditions requises pour leur désignation ou de satisfaire aux obligations découlant de leur charge.

c. Le juge intéressé ne participe pas aux délibérations et décisions prévues au présent article.

Article 5

a. Le Tribunal élit son Président.

b. Le Tribunal nomme son Greffier.

Article 6

Les règles relatives aux honoraires des juges sont fixées par le Conseil de l'Organisation Européenne de Coopération Économique (appelée ci-dessous l' « Organisation »).

Article 7

a. Le Tribunal est convoqué, en cas de besoin, par le Président.

b. Le Tribunal tient ses séances au siège de l'Organisation.

c. Le Président préside aux délibérations du Tribunal. En cas d'empêchement ou dans le cas où le Président a la même nationalité qu'une des parties, le juge le plus âgé préside.

Article 8

a. Les délibérations du Tribunal sont valables si cinq juges sont présents.

b. Toutes les décisions du Tribunal sont prises à la majorité des juges présents.

c. En cas de partage des voix, la voix du Président ou de celui qui le remplace est prépondérante.

Article 9

a. L'audience est publique, à moins qu'il n'en soit décidé autrement, d'office ou sur demande des parties.

b. Les délibérations du Tribunal sont secrètes. Ses décisions doivent être motivées et mentionner les noms des juges qui ont délibéré.

Article 10

a. Les pays membres ainsi que l'Organisation sont représentés devant le Tribunal par un agent nommé pour chaque affaire. L'agent peut être assisté par des conseils ou avocats devant le Tribunal.

b. Les autres parties peuvent être représentées par des personnes habilitées à plaider devant un Tribunal d'un des pays membres.

c. Les agents, conseils et avocats visés au présent article jouissent de l'immunité de juridiction pour les paroles prononcées et les écrits produits par eux, en rapport avec l'exercice de leurs fonctions prévues au présent article. Ils jouissent en outre de l'inviolabilité des documents et de la liberté de mouvements entre le siège du Tribunal et le lieu de leur résidence habituelle.

d. Ces immunités sont accordées auxdites personnes exclusivement dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice et dans la mesure nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches. Le Tribunal peut lever l'immunité lorsqu'il estime que la levée de cette immunité n'est pas contraire à une bonne administration de la justice.

e. Le Tribunal jouit à l'égard des conseils et avocats qui se présentent devant lui, des pouvoirs normalement reconnus en la matière aux cours et tribunaux, dans les conditions qui seront déterminées par le Règlement de procédure.

Article 11

a. Des témoins et experts peuvent être entendus dans les conditions qui seront déterminées par le Règlement de procédure.

b. Les témoins et experts peuvent être entendus, soit sous la foi du serment selon la formule déterminée par le Règlement de procédure, soit suivant les modalités prévues par la législation nationale du témoin ou de l'expert.

Article 12

a. Le Tribunal peut demander qu'un témoin ou un expert soit entendu par l'autorité judiciaire du lieu de sa résidence.

b. Cette demande est adressée au Gouvernement en cause qui saisira l'autorité judiciaire compétente.

Article 13

a. Toute violation de serment commise par un témoin ou un expert devant le Tribunal sera regardée comme l'équivalent de cette violation commise devant une cour, statuant en matière civile, du pays dans lequel le Tribunal a tenu sa session.

b. Si une telle violation a été commise au cours d'une audition, visée à l'article 12 ci-dessus, devant une autorité judiciaire nationale, la législation nationale du pays de cette autorité judiciaire s'applique.

Article 14

Le Tribunal fixe le montant et l'attribution des dépens.

Article 15

Les frais relatifs au fonctionnement du Tribunal sont inscrits au budget de l'Organisation.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment habilités, ont apposé leurs signatures au bas du présent Protocole.

FAIT à Paris, le 20 décembre 1957, en français, en anglais, en allemand, en italien et en néerlandais, en un seul exemplaire qui restera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation Européenne de Coopération Économique, qui en communiquera une copie certifiée conforme à tous les Signataires.

Pour la RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE :

For the FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY :



Pour l'AUTRICHE :

For AUSTRIA :



Pour la BELGIQUE :

For BELGIUM :



Pour le DANEMARK :
For DENMARK :

Pour la FRANCE :
For FRANCE :

Pour la GRÈCE :
For GREECE :

Pour l'IRLANDE :
For IRELAND :

Pour l'ISLANDE :
For ICELAND :

Pour l'ITALIE :
For ITALY :

Pour le LUXEMBOURG :
For LUXEMBOURG :

Pour la NORVÈGE :
For NORWAY :

Pour les PAYS-BAS :
For THE NETHERLANDS :

Pour le PORTUGAL :
For PORTUGAL :

Pour le ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD :

For the UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND :

Pour la SUÈDE :

For SWEDEN :

Pour la SUISSE :

For SWITZERLAND :

Pour la TURQUIE :

For TURKEY :

ORGANISATION DE COOPERATION
ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES

AGENCE POUR
L'ENERGIE NUCLEAIRE

DIFFUSION RESTREINTE
Paris, le 24 novembre 1976
NE/M(76)2
Barème 6
Cr. angl.

Ce document remplace le résumé des décisions /SUM/DEC.537 paru le 22 octobre 1976

COMITE DE DIRECTION DE L'ENERGIE NUCLEAIRE

Procès-verbal de la 53ème Session
tenue au Château de la Muette, à Paris,
le 14 octobre 1976

PRESENTS :

M. B. ALER (Président)	Suède
M. H.J. von OERTZEN	Allemagne, Rép. Féd.
M. R. LOOSCH	"
M. M. SCHREITERER	"
M. R. SMITH	Australie
M. R. POLACZEK	Autriche
M. K. LITSCHAUER	"
M. R. VANDAMME	Belgique
M. J. VANDEN BOSCH	"
M. P. HEINBECKER	Canada
M. E. BASTRUP-BIRK	Danemark
M. H. JENSEN	"
M. M. LOPEZ-RODRIGUEZ	Espagne
M. M.B. KRATZER	Etats-Unis
M. W.C. RAMSAY	"
M. D.H. SWARTZ	"
M. H. JAFFE	"
M. D.C. BAUER	"
M. J.R. SHEA	"
M. D. SMITH	"
M. L.S. PACKER	"
M. S. ROSEN	"

30.557
D 72356
Ta 5536

NE/M(76)2

M. E. VAARA	Finlande
M. S. OKSANEN	"
M. F. BELLANGER	France
M. J. RENOU	"
M. F. PERROT	"
M. B. de GALASSUS	"
M. G.S. ARGYROPOULOS	Grèce
M. S. COLLINS	Irlande
M. J.D. CUNNINGHAM	"
M. C. SALVETTI	Italie
M. M. MAGLIANO	"
M. A. DA EMPOLI	"
M. H. KURIHARA	Japon
M. M. ASAMI	"
M. T. BITO	"
M. V.O. ERIKSEN	Norvège
M. B. BRANDS	Pays-Bas
M. E. LOEN	"
Mlle M.A. MOREIRA BRANDÃO	Portugal
M. C. HERZIG	Royaume-Uni
M. L.D.G. RICHINGS	"
M. A. LARSSON	Suède
M. J.M. PICTET	Suisse
M. A. ZENGER	"
M. F. CACCIA DOMINIONI	C.C.E.
M. M. AMORY	"
M. A. ZIPCY	"
M. D.A.V. FISCHER	A.I.E.A.
M. C.H. MILLAR	"
M. P. KELLY (Point 9)	Directeur, Bureau de la coopération à long terme et de l'analyse des politiques, AIE
M. M. KLEIN	Directeur, Recherche et Développement et applications technologiques en matière d'énergie, AIE
M. A. HEGBURG	Secrétariat du Sous-Groupe Nucléaire de l'AIE
M. H. RODERICK (Point 7(c))	Directeur, Direction de l'Environnement, OCDE
M. B. WALLENBERG (Point 7(c))	Chef de la Division de l'Environnement et de l'Energie, Direction de l'Environnement, OCDE

NE/M(76)2

AGENCE POUR L'ENERGIE NUCLEAIRE

M. E. SAELAND	Directeur général
M. I.G.K. WILLIAMS	Directeur général adjoint et Directeur du contrôle
M. P. STROHL	Directeur adjoint (sécurité et réglementation des activités nucléaires)
M. J. MIIDA	Directeur adjoint (sciences et développement nucléaires)
M. W. HAUSSERMANN	Chef de la Division du développement de l'énergie nucléaire
M. J. ROSEN	Chef de la Division des sciences nucléaires
M. K. STADIE	Chef de la Division de la sûreté nucléaire
M. E. WALLAUSCHEK	Chef de la Division de la protection radiologique et de la gestion des déchets radioactifs
M. O. von BUSEKIST	Chef de la Section des affaires juridiques
M. J.P. OLIVIER (Point 7)	Division de la protection radiologique et de la gestion des déchets radioactifs
M. E. SILVERA (Points 4 et 8)	Chef de la Section Administration, Publications et Conférences
M. L. LESCA (Points 4 et 8)	Chef du Centre de compilation de données neutroniques - Saclay
M. L. GARCIA DE VIEDMA (Points 4 et 8)	Chef de la Bibliothèque de programmes de calcul - Ispra

Secrétaire du Comité

M. J. de la FERTÉ

NE/M(76)2

OUVERTURE DE LA SESSION

M. Aler souhaite la bienvenue à M. Loosch, précédent Président du Comité que des raisons de santé avait empêché de prendre part à la dernière session. Il lui exprime à nouveau les remerciements du Comité pour la compétence avec laquelle il a assuré la présidence au cours des trois dernières années.

M. Aler, qui assume la présidence pour la première fois, rappelle qu'il a été associé aux travaux du Comité depuis l'origine de ce dernier il y a une vingtaine d'années ; il est convaincu que le Comité lui apportera son soutien total afin de poursuivre l'oeuvre entreprise dans un esprit d'harmonie et de coopération.

Le Président annonce également que les deux Vice-Présidents, MM. Goldschmidt et Runnalls se sont faits excuser de ne pouvoir assister à la présente session.

1. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR /NE/A(76)2 (1ère révision)/

L'ordre du jour est adopté.

2. PARTICIPATION DES ETATS-UNIS A L'AGENCE /NE(76)23/

Le Président se félicite de la décision des Etats-Unis de participer à l'Agence en qualité de Membre de plein exercice à compter du 1er octobre 1976. Cette décision revêt une grande importance pour les activités futures de l'Agence et aura aussi certainement pour effet de renforcer le rôle du Comité de Direction. Il souhaite la bienvenue à M. Kratzer, Délégué des Etats-Unis, dont l'importante contribution en faveur de la coopération internationale dans le domaine nucléaire est largement reconnue.

Le Délégué des Etats-Unis rappelle que son pays est associé depuis longtemps aux travaux de l'AEN. Un élément essentiel des relations ainsi nouées a été la mesure dans laquelle les programmes respectifs des Etats-Unis et de l'Agence ont pu mutuellement en bénéficier. Au cours de la phase initiale de l'existence de l'Agence, qui a été consacrée dans une large mesure au lancement des entreprises communes, la meilleure façon d'y parvenir a été de recourir à une association, mais les priorités des programmes de l'Agence se sont maintenant déplacées, en particulier vers des activités dans le domaine de la sûreté et de la réglementation. Ces activités présentent un intérêt direct pour son pays où ces questions revêtent pour le public une importance croissante. D'autre part, les Etats-Unis souhaitent continuer à participer activement à d'autres activités de l'AEN, et il est à prévoir que les experts techniques des Etats-Unis s'y appliqueront pleinement.

NE/ 1(?

Le Délégué des Pays-Bas, s'exprimant au nom des Pays Membres des Communautés Européennes, appuyé par les Délégués de l'Autriche, du Canada, de la Finlande, du Japon et de la Suède, manifeste sa satisfaction de la décision des Etats-Unis de devenir Membre de plein exercice de l'Agence. Le Délégué du Canada ajoute que l'adhésion des Etats-Unis devrait simplifier la coordination des travaux de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) et de l'AEN, tout en sauvegardant le caractère propre à chacune des Agences. Le Secrétariat devrait particulièrement s'attacher à coordonner les plans et programmes des deux Agences : les efforts déployés jusqu'à présent dans cette voie sont encourageants.

Le Directeur général adjoint déclare que le Secrétariat n'est pas moins heureux de la perspective de renforcer la collaboration établie depuis longtemps avec les Etats-Unis. Les décisions de procédure relatives à l'adhésion des Etats-Unis à l'Agence en qualité de Membre de plein exercice, ont été prises par le Conseil le 12 octobre et un communiqué de presse a été diffusé. Les Statuts de l'Agence sont désormais amendés afin d'en supprimer les références à la qualité de Membre associé du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique. Les propositions antérieures relatives à une modernisation des Statuts peuvent maintenant être reprises et la question sera soumise au Comité l'année prochaine. Le Comité est invité à examiner certaines modifications mineures à apporter au budget de l'AEN pour 1976 par suite de la participation des Etats-Unis ; celles-ci consisteront en des augmentations modestes des crédits de missions pour le Secrétariat et des crédits destinés à des consultants recrutés aux Etats-Unis. Ces deux postes seront toutefois plus que compensés par le fait que les dépenses afférentes au personnel permanent seront inférieures aux prévisions par suite de difficultés rencontrées en matière de recrutement.

Le Comité de Direction :

(i) se félicite de la décision des Etats-Unis de participer aux travaux de l'AEN en qualité de Membre de plein exercice et prend note que l'adhésion des Etats-Unis a pris effet le 1er octobre 1976 ;

(ii) note le fait qu'en conséquence les références aux Etats-Unis en qualité de Membre associé ont été supprimées des Statuts de l'Agence ;

(iii) approuve, en vue de sa soumission au Conseil, la proposition du Secrétaire général selon laquelle un excédent de dépenses de 10.000 F au titre des consultants et de 10.000 F au titre des missions devrait être autorisé en 1976.

3. APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA CINQUANTE-DEUXIÈME SESSION [NE/M(76)1]

Le procès-verbal de la cinquante-deuxième session est approuvé.

4. AVENIR DE LA BIBLIOTHEQUE DE PROGRAMMES DE CALCUL (CPL) ET DU CENTRE DE COMPILATION DE DONNEES NEUTRONIQUES (CCDN) [NE(76)13]

Le Chef de la Division des sciences nucléaires rappelle que, lors de sa dernière session, le Comité de Direction avait demandé qu'il soit procédé à un examen approfondi de tous les aspects techniques et budgétaires qu'impliquerait la rationalisation des activités de la Bibliothèque de programmes de calcul et du CCDN. Le Secrétariat a procédé à de larges consultations avec des experts et des autorités des pays Membres, et celles-ci ont confirmé le choix fondamental entre le maintien des deux centres essentiellement sous leur forme actuelle ou leur fusion. Lors d'une réunion conjointe, tenue les 7 et 8 juillet 1976, les Comités des deux Centres se sont mis d'accord sur les conclusions et recommandations présentées en annexe au Document NE(76)13. Il en ressort, qu'une fois surmontés les problèmes de transition, la fusion offrira d'importants avantages techniques et permettra d'utiliser avec plus d'efficacité les ressources en personnel qualifié. Cette solution ouvre la perspective d'économies annuelles de l'ordre de 15 %.

Le Délégué des Pays-Bas, prenant la parole au nom des pays Membres des Communautés Européennes, considère qu'un certain nombre de points nécessitent un complément d'étude. Par exemple, alors que l'on a montré les possibilités d'économies offertes par la solution de la fusion, cette dernière entraînera des dépenses supplémentaires en 1977 qui sera une année de transition. Des explications sont également nécessaires en ce qui concerne les économies portant sur les effectifs de personnel, les différences dans les crédits afférents aux consultants, les frais de traduction et de reproduction de documents, et l'importance des économies escomptées quant aux dépenses d'informatique en 1978, dans l'hypothèse d'un Centre fusionné établi à Saclay. Bref, alors que les pays des Communautés Européennes ne contestent pas le bien fondé de certains arguments en faveur de la fusion, ils sont néanmoins préoccupés par le niveau des coûts supplémentaires en 1977, par le risque de difficultés techniques dans la gestion du Centre fusionné au cours des prochaines années, et par l'incertitude sur les économies qu'il serait possible de réaliser pendant les années ultérieures. Avant qu'une décision puisse être prise, un examen soigneux doit donc être poursuivi.

Le Délégué de l'Italie appuie les opinions que vient d'exprimer le Délégué des Pays-Bas. Il rappelle la position adoptée par son pays à la dernière session. En particulier, le Secrétariat devrait étudier tous les avantages et inconvénients des divers lieux d'implantation possibles pour un Centre fusionné. L'Italie n'est pas opposée au principe de la fusion en soi, car il comporte des avantages techniques et fonctionnels. Cependant, il convient de prendre en compte davantage d'éléments, avant que le Comité puisse prendre une décision. Le document NE(76)13 et son annexe ne comportent pas une telle étude. Son pays se prononce par conséquent en faveur de la solution consistant à poursuivre en 1977 les activités de la Bibliothèque et du CCDN sur une base séparée et approuve les propositions budgétaires correspondantes, telles qu'elles figurent dans le document NE(76)12.

Le Délégué du Japon déclare que ses autorités sont d'accord sur le principe de la fusion pour des raisons d'efficacité et d'économie. Il est toutefois difficile pour son Gouvernement d'approuver les chiffres correspondants indiqués dans le document NE(76)12 pour le budget de 1977, qui sont notablement supérieurs à ceux envisagés par les Comités des Centres.

Le Délégué de la Suisse est favorable à la création de la Banque de données, comme le recommandent clairement les Comités des deux Centres et comme le montre également l'étude comparative exécutée par le Secrétariat. Il a remarqué que le budget correspondant pour 1977 sera légèrement supérieur en raison de frais non récurrents, mais que des économies de quelque 15 % aux prix de 1976 sont prévues après 1977. Il importe donc de procéder à la fusion le plus tôt possible, afin d'éviter des coûts supplémentaires et des complications techniques.

La Déléguée du Portugal déclare que son pays, qui adhère à la Bibliothèque mais n'est pas Membre du CCDN, ne s'opposera pas à la fusion pour des raisons techniques. Cependant, elle souhaite formuler une réserve de principe concernant tout supplément de contribution au budget qui incomberait à l'avenir au Portugal par suite d'une décision en faveur de la fusion.

Le Directeur général adjoint déplore qu'il ait été suggéré, comme le laissent entendre certaines des interventions, que le Secrétariat n'a pas complètement répondu à la décision prise lors de la précédente session. Il a en fait été procédé à de larges consultations et les travaux exécutés par les Comités des Centres ont été particulièrement approfondis. Il est devenu manifeste que la question du lieu d'implantation est un facteur clé et il renvoie à l'analyse de ce point effectuée par les deux Comités. C'est de cette analyse que résulte la présentation des deux solutions possibles actuellement soumises au Comité. Il souligne également que, certes les frais de transition en 1977 seront importants dans l'hypothèse d'une fusion, mais il convient de les mettre en regard des économies substantielles susceptibles d'être réalisées au cours des exercices suivants. Enfin, en réponse au Délégué du Japon, il explique que les résultats des calculs effectués en juillet 1976 ont été présentés aux prix de 1976. Les chiffres relatifs au

budget indiqués dans le document NE(76)12 ont été ajustés compte tenu du niveau présumé des prix en 1977, comme c'est le cas pour l'ensemble des propositions budgétaires de l'OCDE, mais en termes réels, ces chiffres sont les mêmes que ceux envisagés en juillet.

Après que le Chef de la Division des sciences nucléaires ait donné des réponses détaillées aux questions spécifiques soulevées par le Délégué des Pays-Bas, le Président conclut à l'impossibilité de dégager, au cours de la présente session, un consensus d'opinions sur la proposition de fusion. Etant donné le calendrier de la procédure budgétaire de l'OCDE, une décision pourrait s'en trouver reportée d'un an. Une solution de compromis peut donc consister à demander au Comité d'approuver les estimations budgétaires établies sur la base d'une poursuite séparée des activités des deux Centres, et de remettre à la prochaine session la décision relative à la fusion. Si la fusion était alors décidée, des propositions révisées de budget pour 1977 pourraient être soumises, à condition qu'elles n'excèdent pas le total des crédits afférents à la Bibliothèque et au CCDN que le Conseil aura en fin de compte approuvés pour 1977.

Le Délégué du Royaume-Uni indique qu'au vu des études détaillées exécutées par le Secrétariat, ses autorités sont favorables à la fusion. Toutefois, étant donné qu'il n'est pas possible actuellement de parvenir à une décision, le Royaume-Uni peut donner son accord à la suggestion que vient de formuler le Président. Cette opinion est partagée par le Délégué de l'Allemagne qui insiste sur la responsabilité en matière de gestion qui incombe au Comité en l'occurrence. Le Délégué des Pays-Bas se rallie également à la solution de compromis esquissée par le Président. Le Délégué de l'Australie demande qu'avant de prendre une décision sur la fusion, l'on examine le rôle du CCDN dans le contexte plus large du réseau des Quatre Centres.

Le Comité de Direction :

(i) note qu'il n'a pas été possible à la présente réunion de parvenir à un consensus d'opinions sur l'avenir de la Bibliothèque de programmes de calcul (CPL) et du Centre de compilation de données neutroniques (CCDN) ;

(ii) note que les propositions budgétaires globales pour 1977, établies respectivement dans l'hypothèse de la poursuite séparée des activités des deux Centres et dans celle de leur fusion, portent sur des montants sensiblement comparables ;

(iii) décide de présenter, à ce stade, des propositions budgétaires reposant sur l'hypothèse de la poursuite séparée des activités du CPL et du CCDN, étant entendu qu'une décision définitive en ce qui concerne la fusion des deux Centres en 1977 sera prise à la prochaine réunion ;

(iv) convient que toute question supplémentaire, que les pays Membres souhaiteraient soulever au sujet de la fusion des Centres, devrait être transmise dès que possible au Secrétariat ;

(v) charge le Secrétariat de préparer les propositions budgétaires révisées pour 1977 qui seraient nécessaires pour mettre en application une décision éventuelle de procéder à la fusion des Centres après avril 1977, étant entendu que ces propositions révisées ne devraient pas dépasser le total des crédits finalement approuvés par le Conseil pour le CPL et le CCDN.

5. ACTIVITES LIEES A LA CESSATION DU PROJET OCDE DE REACTEUR DRAGON

a) Conditions d'accès aux archives du Projet Dragon /NE(76)167

Le Comité de Direction prend note de la ligne de conduite adoptée par les Signataires du Projet Dragon en ce qui concerne l'accès aux archives du Projet.

b) Proposition relative à l'établissement d'un historique officiel du Projet Dragon /NE(76)177

Le Directeur général adjoint rappelle qu'il convient d'établir clairement une distinction entre d'une part l'établissement d'un compte rendu technique des réalisations du Projet Dragon intéressant un public de spécialistes, et d'autre part une appréciation objective de l'importance plus large du Projet, rédigée en termes surtout compréhensibles pour le lecteur non spécialiste. Le dernier directeur du Projet Dragon prépare actuellement des propositions relatives à un rapport technique destiné à être soumis pour examen aux Signataires. C'est au second type de document que se rapporte le terme de "historique officiel".

Pour que les spécialistes et l'opinion publique l'acceptent comme une évaluation objective, un historique officiel devrait être établi par un auteur indépendant jouissant de la liberté normalement accordée aux historiens en ce qui concerne l'accès aux différentes parties en cause, et le choix ainsi que l'interprétation de la documentation. Un organisme officiel, qui fait établir un tel historique, a comme ressource ultime la possibilité de refuser de publier l'ouvrage achevé, mais il ne peut revendiquer le droit d'introduire dans une publication signée des opinions qui s'écartent de celles auxquelles l'auteur est lui-même parvenu. Il s'ensuit que la forme et le contenu constituent une matière qu'il appartient à l'historien de déterminer lui-même, et le Secrétariat se félicite d'avoir pu obtenir le concours de M. Shaw en vue de procéder à une étude préliminaire.

NE/M(76)2

Afin de préserver l'indépendance d'un historien désigné et d'accéder aux voeux raisonnables des Signataires du Projet Dragon et du Comité de Direction d'exercer une surveillance sur les travaux, il est proposé que l'AEN et chacun des Signataires désignent un agent de liaison à consulter pendant la préparation de l'ouvrage, et que le Comité de Direction établisse une commission constituée de façon appropriée en vue de juger l'ouvrage dans son ensemble et de formuler des recommandations sur l'opportunité de sa publication. Le coût d'exécution de l'ouvrage, selon les lignes générales proposées par M. Shaw, a été fixé à 35.000 F aux prix de 1976 pour chacune des deux premières années, et à 5.000 F pour la troisième.

Le Délégué de l'Autriche déclare que ses autorités sont favorables à l'établissement d'un historique officiel du Projet. Elles sont toutefois désireuses de s'assurer qu'une synthèse technique exhaustive des réalisations du Projet sera prête vers le milieu de 1977.

Le Délégué de l'Allemagne considère qu'il importe que l'historique couvre la totalité de la période d'existence du Projet et ne consacre pas une place disproportionnée à la phase finale. Les agent de liaison à désigner à l'historien devraient être des fonctionnaires ayant un certain niveau de responsabilité car il existe un élément de jugement politique dans les orientations à donner.

Le Délégué des Etats-Unis suggère que la valeur historique de l'ouvrage pourra le mieux être appréciée si la commission appelée à formuler un jugement définitif sur le Projet comprend un historien de profession de même qu'une représentation appropriée d'experts extérieurs aux milieux ayant des intérêts acquis dans le Projet Dragon et les réacteurs à haute température. Il estime aussi qu'il faudra probablement envisager trois années complètes d'efforts pour achever la version finale de l'historique. Comme, d'après ce qu'il a cru comprendre, les dépenses encourues de ce fait seront supportées par l'Agence dans son ensemble, il demande quelles sont les dispositions concernant les recettes susceptibles d'être tirées de la vente de l'ouvrage publié.

Le Délégué du Royaume-Uni partage les opinions exprimées par le Délégué de l'Allemagne, et ajoute que l'historien devra essentiellement s'appuyer sur les documents publiés, les archives du Projet lui-même, et des entrevues avec des personnes qui ont pris part au Projet Dragon, par l'intermédiaire d'agents de liaison désignés. La portée de l'ouvrage devra être définie avec beaucoup de soin, mais au stade actuel, la méthode proposée est somme toute correcte. La désignation d'une commission est accueillie avec satisfaction et les suggestions formulées par les Délégués des Etats-Unis devront être examinées. Etant donné le rôle particulier de son pays au sein du Projet Dragon, il estime qu'il serait opportun que le Royaume-Uni soit représenté dans la commission proposée.

Le Représentant de la CCE attire également l'attention sur d'éventuelles restrictions de l'accès aux archives de la CCE. Si le Royaume-Uni devait être représenté au sein de la commission, la CCE en sa qualité d'autre Signataire majeur souhaitera aussi en faire partie.

Le Délégué de la Suisse marque aussi son accord avec la proposition contenue dans le document susmentionné. Toutefois, son pays est surtout intéressé par l'établissement d'un compte rendu technique des réalisations du Projet Dragon. Etant donné le rôle important dévolu à la commission, elle devra entretenir des relations étroites avec le Groupe chargé de rédiger la synthèse technique et il suggère de faire en sorte que le dernier Directeur du Projet Dragon soit à la disposition de la commission ou en devienne l'un des membres.

En réponse aux orateurs précédents, le Directeur général adjoint déclare qu'il examinera les possibilités de faire en sorte qu'une synthèse technique du Projet Dragon soit disponible vers le milieu de 1977. La composition de la commission est une question à approfondir compte tenu des suggestions formulées, et le Secrétariat entreprendra des consultations en vue de soumettre au Comité des propositions révisées à sa prochaine session. Le principe de la commission implique qu'elle n'aura à commencer ses travaux que dans deux ans environ, au moment où un avant-projet de l'ouvrage complet sera disponible. Il considère que le Comité est disposé à adopter la méthode générale suggérée par M. Shaw, ce qui implique que l'exécution du travail devrait lui être proposée. S'il l'accepte, M. Shaw pourrait être invité à présenter à la prochaine session ses plans plus élaborés.

Les propositions budgétaires ont été établies sur la base d'un travail à mi-temps pendant deux ans. Après quoi, l'historien deviendrait un consultant temporaire pendant la phase précédant la publication de l'ouvrage, si ce dernier est finalement approuvé. Les dépenses afférentes à l'historique du Projet Dragon seront imputées au budget de l'AEN en sa qualité d'organisme patronant le Projet. Il s'ensuit que les recettes des ventes seront portées au crédit de l'Agence.

Le Comité de Direction :

(i) donne son accord pour que l'AEN fasse établir un historique officiel du Projet Dragon ;

(ii) charge le Secrétariat de lui soumettre, à la prochaine réunion, des propositions détaillées sur le rôle et la composition de la commission qui sera désignée pour évaluer les travaux de l'historien du Projet Dragon en vue de leur publication.

NE/M(76)2

6. SUSPENSION DU CONTROLE DE SECURITE DE L'AEN /NE(76)15/

Le Directeur adjoint (sécurité et réglementation des activités nucléaires) rappelle qu'à la suite de l'examen de cette question, lors de sa dernière session, le Comité a chargé le Secrétariat d'étudier les conditions dans lesquelles il serait possible de suspendre l'application du Contrôle de sécurité de l'AEN. Le Comité de Direction est compétent pour autoriser le Directeur du contrôle à suspendre l'application des Règlements de contrôle de sécurité, étant entendu qu'il lui incombe de continuer à suivre la situation en consultation avec le Président du Bureau de contrôle.

Le Délégué de la Belgique déclare que son pays conserve des doutes quant à la justification juridique invoquée. Ses autorités, tout en regrettant qu'il n'ait pas été possible d'appliquer les dispositions de l'Article 16(a) et (b) de la Convention, ne s'opposeront pas à la solution soumise par le Secrétariat, si elle recueille l'assentiment du Comité.

Le Délégué des Etats-Unis exprime certaines préoccupations à l'idée que le Contrôle de sécurité puisse être suspendu à une époque où un vif intérêt s'est manifesté dans le monde entier pour les questions relatives aux garanties et à la non prolifération. Il désire par conséquent être informé des quantités de matières nucléaires qui doivent être actuellement assujetties au Contrôle de sécurité et qui ne sont pas soumises à des garanties en vertu d'un autre système.

Le Directeur du contrôle explique que les matières relevant du Contrôle de sécurité de l'AEN sont celles qui sont à la charge de la Société Eurochemic et du Projet de Réacteur de Halden et qui sont récupérées ou obtenues en liaison avec leurs activités, ainsi que celles qui ont été récupérées ou obtenues dans le cadre du Projet Dragon. Toutes ces matières sont déjà effectivement soumises soit aux garanties de l'AIEA, soit au Contrôle de sécurité d'Euratom, à l'exception de matières d'origine américaine en quantités minimes destinées à des laboratoires qui, tout en étant officiellement à la charge du Projet Dragon ou du Projet de Réacteur de Halden, ont été renvoyées aux Etats-Unis (respectivement 30 g de U^{235}, 300 g de thorium, 0,1 g de Pu^{239} et 15 g de U^{235}).

Le Délégué des Etats-Unis espère qu'au cas où des matières d'origine non américaine seraient retransférées à leur lieu d'origine, et qu'aucun système de garanties ne s'appliquerait, il y aurait une réactivation automatique du Contrôle de sécurité de l'AEN. Le Représentant de l'AIEA confirme, qu'étant donné que les trois entreprises communes de l'AEN sont ou ont été implantées dans des pays couverts par le Traité de Non Prolifération, de telles matières relèveraient des dispositions dudit Traité.

Le Comité de Direction :

(i) autorise le Directeur du contrôle à suspendre, jusqu'à nouvel ordre, l'application des Règlements de contrôle de sécurité de l'AEN ;

(ii) charge le Directeur du contrôle de continuer à suivre la situation et, en consultation avec le Président du Bureau de contrôle, d'entreprendre un nouvel examen de cette question au cas où surviendrait un changement significatif dans les circonstances qui ont conduit à la suspension de l'application des Règlements de contrôle de sécurité de l'AEN.

7. GESTION DES DECHETS RADIOACTIFS

a) Rapport sur l'état d'avancement des travaux dans le domaine de la gestion des déchets radioactifs [NE(76)18]

Le Directeur adjoint (sécurité et réglementation des activités nucléaires) indique que le Comité de la gestion des déchets radioactifs a réalisé d'importants progrès, en particulier grâce à la création de systèmes d'échanges d'informations et à l'organisation de réunions scientifiques. L'un des objectifs visés est de déterminer l'intérêt, la portée et la faisabilité éventuels de projets expérimentaux communs ou de programmes de recherches coordonnés. De tels projets ne peuvent bien entendu prendre corps que si les pays Membres sont prêts à leur apporter pleinement leur concours.

Le Président rappelle qu'une gestion efficace des déchets radioactifs constitue une condition préalable capitale pour l'introduction à grande échelle de l'énergie nucléaire, d'où la priorité accordée à ce sujet dans le programme de l'Agence. Le Comité est par conséquent invité à indiquer si le programme actuel reflète exactement les préoccupations et les priorités des pays Membres.

En réponse à une question du Délégué de l'Autriche, M. Olivier déclare que, faisant suite au rapport de 1972 sur les politiques et pratiques en matière de gestion de déchets radioactifs, un nouveau rapport est à l'étude, qui couvrira de façon exhaustive tous les aspects de la gestion des déchets, une place particulière étant faite à la partie terminale du cycle de combustible nucléaire. Ce rapport comportera des recommandations spécifiques relatives à l'action à mener concernant en particulier les travaux de recherche et de développement en vue de l'évacuation définitive de déchets de haute activité dans des formations géologiques.

NE/M(76)2

Le Délégué du Royaume-Uni se félicite du présent rapport, qui attire l'attention sur les problèmes rencontrés dans l'exécution du programme et, en particulier, sur les difficultés qu'a le Secrétariat à recruter du personnel possédant des qualifications appropriées. Il est heureux de constater que l'AIE a eu connaissance de ce rapport car, en sa qualité de Président du Sous-Groupe Nucléaire de l'AIE, il est en mesure de confirmer que l'AIE attache une grande importance à ce domaine d'activité et souhaite maintenir en la matière des relations efficaces et une bonne coordination avec l'AEN. Le Royaume-Uni porte un vif intérêt au rejet en mer de déchets radioactifs et examine aussi les perspectives offertes par l'évacuation au fond des mers de déchets de haute activité. Les efforts déployés dans cette voie devraient demeurer prioritaires : le Royaume-Uni espère que se concrétisera le programme de coopération qui a été prévu dans ce domaine.

Le Délégué des Etats-Unis est également d'avis que la gestion des déchets radioactifs constitue un sujet urgent de préoccupation. Cependant, les Etats-Unis estiment que, si les problèmes de gestion des déchets doivent être résolus, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'un retraitement précoce des combustibles irradiés soit un élément de la solution.

Le Délégué de la Finlande se félicite du rapport du Secrétariat et espère que le programme de l'AEN pourra être accéléré. Il importe également de veiller à ce que, dans le cadre des travaux entrepris en collaboration par l'AEN et l'AIE dans ce domaine, les résultats soient mis à la disposition de tous les pays Membres de l'AEN.

Le Comité de Direction :

(i) prend note de l'avancement des travaux dans le domaine de la gestion des déchets radioactifs et confirme que ce sujet doit rester prioritaire au sein du programme de l'AEN ;

(ii) recommande que la coordination entre les programmes nationaux et internationaux en matière de gestion des déchets radioactifs soit renforcée, afin de permettre la meilleure utilisation possible des compétences ainsi que l'accélération des travaux ;

(iii) invite les pays Membres à apporter en conséquence leur soutien au programme de l'AEN ;

(iv) demande à être tenu régulièrement informé des progrès réalisés.

b) Rapport sur l'exécution de l'opération d'évacuation de déchets radioactifs dans l'océan Atlantique de 1975 [NE(76)14]

Le Chef de la Division de la protection radiologique et de la gestion des déchets radioactifs rend compte de l'exécution de l'opération qui s'est déroulée au cours de l'été de 1975, et à laquelle ont pris part la Belgique, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suisse. L'attention du Comité est attirée sur deux incidents mineurs, qui se sont produits pendant le premier voyage, mettant en cause deux conteneurs provenant de la Société Eurochemic, ainsi que sur les recherches menées et les mesures prises à la suite de ces incidents. Le Comité de protection radiologique et de santé publique a examiné le rapport contenu dans le document susmentionné. Il a observé que l'incident n'a pas entraîné de contamination radiologique et a confirmé que les responsables à bord ont fait face à la situation avec compétence. Ledit Comité s'est également félicité de l'intention de l'Agence de réviser les pratiques et directives relatives aux opérations de rejet en mer, dans le cadre du nouveau régime proposé.

Le Délégué de l'Irlande demande que certains amendements soient apportés à l'Annexe du rapport. Il convient de modifier l'ordre des événements, dont il est rendu compte dans les trois premiers paragraphes, afin de prendre note de la demande de suspension de l'opération formulée le 2 juillet par les autorités irlandaises. La recommandation de la réunion d'experts tenue à Harwell, le 9 juillet, suivant laquelle l'AEN devait procéder à une révision complète des pratiques et directives existantes en ce qui concerne les opérations de rejet en mer, a été omise. Enfin, il convient d'indiquer clairement que les autorités irlandaises ont donné leur accord à une reprise des opérations, au vu des conclusions dégagées au cours de la réunion de Harwell et des assurances fournies, suivant lesquelles il était improbable que de tels incidents se reproduisent pendant les phases ultérieures de l'opération.

La Déléguée du Portugal souhaite soumettre au Comité certaines des conclusions auxquelles le responsable à bord portugais est parvenu à la suite de l'opération de cette année. A l'exception de quelques améliorations techniques, l'opération revêt, à son avis, un caractère semi-artisanal et il n'a pas été suffisamment pris soin de la sécurité de l'équipage. Aucune assistance médicale n'était disponible à bord, ce qui aurait pu avoir des conséquences graves ; les moyens de décontamination étaient limités. En ce qui concerne les conteneurs à rejeter, on a constaté qu'ils n'avaient pas tous la densité spécifique requise de 1,2, d'où le risque que certains de ces conteneurs ne soient pas évacués en toute sécurité, comme cela s'est produit, et que certains pays, comme l'Irlande ou son propre pays, puissent en être affectés. Le Chef de la Division de la protection radiologique et de la gestion des déchets radioactifs observe que l'équipage portait des vêtements protecteurs, notamment des gants ; le risque de contamination des mains était par conséquent très limité et le matériel de décontamination se

trouvant à bord était suffisant à cet égard. Le Président déclare qu'il convient de porter à l'attention des personnes responsables des futures opérations les divers commentaires formulés pendant la discussion.

Le Comité de Direction :

(i) prend note du rapport sur l'exécution de l'opération d'évacuation de déchets radioactifs dans l'océan Atlantique de 1976 ;

(ii) prend note des commentaires présentés au cours de la discussion, notamment par les Délégués de l'Irlande et du Portugal.

c) Etablissement d'un mécanisme international de consultation et de surveillance pour l'immersion de déchets radioactifs [NE(76)19 et Addendum]

Le Directeur adjoint (sécurité et réglementation des activités nucléaires) rappelle que le Délégué du Japon a proposé, en avril 1975, de procéder à un réexamen du rôle de l'AEN en liaison avec les opérations de rejet en mer et que le Secrétariat a proposé à la précédente session que ce réexamen s'oriente dans la voie d'un désengagement des responsabilités directes qui lui incombent sur le plan de l'organisation. Cette orientation se justifie en particulier depuis l'entrée en vigueur, le 30 août 1975, de la Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets radioactifs et autres matières, et l'adoption par l'AIEA de la définition et des recommandations visées aux Annexes à ladite Convention. Les propositions, dont le Comité est maintenant saisi, représentent un équilibre délicat entre les opinions des pays favorables à l'exécution d'opérations de rejet en mer selon les principes de la Convention de Londres, et celle des pays opposés au principe de telles opérations, mais qui attachent aussi une grande importance à l'exercice d'un contrôle international efficace. Le mécanisme proposé est conçu pour renforcer la coopération internationale en vue de protéger le milieu marin et la santé publique et ne peut être interprété comme visant à encourager l'immersion de déchets radioactifs. La première réunion consultative des Parties Contractantes à la Convention de Londres, tenue en septembre, a été informée de ces propositions, qui ont reçu un accueil favorable. Il est prévu que le Secrétariat de l'OMCI rendra compte à la prochaine session des progrès réalisés au sein de l'AEN et le Comité est prié d'autoriser le Secrétariat à coopérer avec l'OMCI à cet effet.

Le Délégué du Danemark rappelle l'opposition de principe de son pays à l'immersion de déchets radioactifs. La Décision proposée sera néanmoins acceptable sous réserve des remarques suivantes : à l'Article 2, il convient d'indiquer clairement que l'existence de normes ou de directives ainsi que de procédures élaborées par l'AEN et l'AIEA, ne doit pas empêcher un pays particulier d'appliquer des normes ou procédures

plus rigoureuses. De même, en plus de l'AEN et de l'AIEA, tout pays Membre doit avoir la possibilité de demander qu'il soit procédé à des évaluations de certains aspects particuliers de l'immersion. L'avis qu'il appartient au Secrétariat de l'AEN de solliciter, en vertu de l'Article 4, ne doit pas se limiter aux cas où de nouveaux lieux d'immersion, des méthodes de conditionnement ou de nouveaux types de navires seraient proposés ; étant donné la rapidité des progrès des connaissances scientifiques et techniques dans ces domaines, des révisions fréquentes des moyens et méthodes précédemment admis sont souhaitables. Enfin, l'Article 7(a) devrait faire état du Secrétariat de l'AEN, comme c'est le cas au paragraphe (b) dudit Article.

Le Représentant de l'AIEA a été prié d'informer le Comité que le Directeur Général de l'AIEA a l'intention de consulter le Conseil des Gouverneurs de ladite Agence au sujet de la présente proposition étant donné les responsabilités incombant à l'AIEA aux termes de la Convention de Londres, et au sujet des possibilités de collaboration entre les deux Agences telle qu'elle est évoquée à l'Article 2 du projet de Décision. Le Directeur général de l'AIEA a par conséquent prié le Comité de Direction de ne pas arrêter définitivement sa position sur la Décision proposée jusqu'à ce que le Conseil des Gouverneurs de l'AIEA soit en mesure d'examiner la question.

Le Délégué de l'Allemagne indique que son pays est favorable à l'établissement du mécanisme proposé et est en général d'accord avec le projet actuel. Son pays ne sera toutefois pas en mesure d'adhérer à la Décision, quand elle sera adoptée par le Conseil, tant que les prescriptions constitutionnelles de la République fédérale ne seront pas remplies : la procédure prévue à l'Article 6 de la Convention de l'OCDE devra donc être utilisée. En ce qui concerne le projet, ses autorités suggèrent d'amender l'Article 6 de manière à ce que la suspension d'une opération d'immersion intervienne au cas où le Représentant de l'AEN ou le responsable à bord serait, pour une raison quelconque, dans l'incapacité d'exercer leurs fonctions.

Le Délégué du Japon souhaite suggérer un certain nombre de modifications d'ordre juridique à apporter au projet. Il conviendrait d'amender l'Article 2(c) afin d'éviter de donner en aucune façon l'impression qu'un pays qui n'est pas Partie à la Convention de Londres paraîtrait lié par les dispositions de cette Convention, du fait de sa participation à la Décision de l'OCDE. La même remarque vaut également pour le libellé de l'Article 3(a). Il souhaite aussi suggérer que le préavis de dénonciation de l'adhésion à la Décision, visé à l'Article 10(c), soit réduit à six mois. Enfin, le Japon a des suggestions spécifiques à formuler en vue d'amender l'Article 8, dont l'examen pourrait être repris le moment venu.

Les Délégués de la Finlande, de la Norvège et du Portugal déclarent que leurs Gouvernements, tout en appuyant l'opposition de principe aux opérations d'immersion, considèrent qu'il est capital, si elles doivent néanmoins être menées, qu'elles se déroulent sous une surveillance internationale adéquate. A condition que cela ne soit pas interprété comme un encouragement à l'immersion, leurs pays peuvent donner leur appui au présent projet de Décision, sous réserve de certaines modifications. Les autorités norvégiennes estiment que, vu le rôle particulier dévolu à l'AIEA en vertu de la Convention de Londres, les contrôles devraient être transférés en temps utile à cette Agence. Elles suggèrent aussi d'ajouter dans le préambule un considérant indiquant que certains pays Membres sont opposés ou peu enclins à accepter les opérations d'immersion. Comme la Finlande, elles proposent que la coopération avec l'AIEA soit étendue à la procédure de consultation stipulée à l'Article 4. Elles tiennent aussi à ce que le Secrétariat de l'AEN prenne l'avis d'experts en biologie et pollution marines dans le cadre de l'Article 4(b), et souhaitent que le Représentant de l'AEN organise l'inspection des fûts, avant qu'ils ne parviennent aux quais d'embarquement. Les autorités finlandaises considèrent qu'il faudrait renforcer la surveillance des opérations et ajouter de nouvelles dispositions à l'Article 6 stipulant la suspension en cas d'absence d'accord entre les parties concernées. Les autorités portugaises estiment que l'on aurait avantage, du point de vue de la santé et de l'opinion publique, à préparer une évaluation des possibilités d'appliquer des mesures de contrôle écologique dans la zone de rejet.

Le Délégué de l'Irlande se félicite également de la Décision proposée, qui renforcera la surveillance internationale exercée sur les opérations d'immersion. Il suggère que l'Article 4(c) soit amendé de manière à prescrire un examen de tout lieu d'immersion existant après cinq années d'utilisation. Il demande aussi que l'intérêt des pays riverains soit pris en compte lors du choix du Représentant de l'AIEA.

Le Délégué de la Suisse rappelle que son pays aurait préféré le maintien des dispositions actuelles régissant les opérations de rejet en mer, mais qu'il se rangera à l'opinion de la majorité. La procédure consistant à recourir à une décision du Conseil est commode, car elle permet un maximum de souplesse.

Le Délégué des Etats-Unis indique que ses autorités ont d'importantes réserves à formuler concernant le rejet en mer de déchets radioactifs, et qu'elles ne procèdent actuellement à aucune immersion de matières radioactives. Elles peuvent donc être d'accord avec l'introduction dans le préambule du projet de Décision, d'une mention indiquant que cette dernière ne doit pas être interprétée comme un encouragement à l'immersion, et avec le principe de mesures rigoureuses de contrôle. Certaines incompatibilités avec les dispositions de la Convention de Londres ont été relevées, notamment avec l'Article 17(c) de ladite Convention. Les Etats-Unis participeront activement à la mise au point de la version finale de la Décision et à l'élaboration future de directives relatives au choix du lieu d'immersion et au conditionnement des déchets.

NE/ 7C

Le Délégué des Pays-Bas se félicite du projet de Décision proposé et ses autorités sont favorables au mécanisme de surveillance.

Le Délégué de l'Australie déclare que son Gouvernement n'a pas arrêté sa position concernant la proposition. Il souhaite personnellement formuler un certain nombre d'observations secondaires, qui pourraient être examinées lors de la poursuite de l'élaboration du projet de Décision.

M. Roderick, Directeur de la Direction de l'Environnement, rappelle qu'aux termes de son mandat, le Comité de l'Environnement est appelé à examiner les actions proposées par les pays Membres dans le domaine de l'environnement, et à procéder à des consultations à cet égard ainsi qu'à évaluer les résultats de ces actions. Il lui incombe aussi de présenter des options ou des lignes directrices concernant les mesures à prendre à propos des ressources en matière d'environnement. Le présent projet a été examiné à titre préliminaire par le Bureau du Comité de l'Environnement, qui a demandé que le Comité de l'Environnement soit consulté avant que le projet de Décision ne soit soumis au Conseil, et également en ce qui concerne les directives relatives au choix des lieux d'immersion. Par ailleurs, il a été suggéré que le Comité de Direction, ou tout pays Membre, devrait être à même de demander l'avis du Comité de l'Environnement à l'occasion d'une opération, et que tout rapport sur l'exécution d'une opération d'immersion soit aussi communiqué au Comité de l'Environnement.

Le Directeur adjoint (sécurité et réglementation des activités nucléaires) estime que la plupart des commentaires formulés peuvent être pris en compte dans le projet de Décision. Des consultations seront assurément menées avec l'AIEA sur des questions de fond et de procédure, et des arrangements à cet effet seront pris sans délai. Pour des raisons pratiques, le Groupe de travail a conclu qu'il ne serait pas possible d'aller au delà du niveau de surveillance proposé dans le présent projet. Certains détails de procédure concernant la composition du groupe international ad hoc de spécialistes visé à l'Article 4(b) et les mécanismes de consultation, devront être élaborés conformément aux directives du Comité de Direction. Cependant, le projet de Décision est en général acceptable sous réserve d'un complément de mise au point du texte, compte tenu des nombreux amendements suggérés. Etant donné la nécessité de nouvelles consultations, il est difficile de faire approuver la Décision par le Conseil avant que les préparatifs d'une opération de rejet qui serait proposée pour 1977 ne commencent. Dans ces conditions, il demande au Comité de Direction de donner son accord à l'application provisoire du projet de Décision en tant que directive pour toute opération proposée. Le Directeur général adjoint suggère que le Secrétariat, après avoir consulté le Comité de l'Environnement et après avoir pris connaissance des opinions du Conseil des Gouverneurs de l'AIEA, convoque à nouveau le Groupe de travail ad hoc en temps voulu pour qu'un projet révisé soit soumis au Comité de Direction en avril prochain.

Les Délégués du Royaume-Uni et de la Suède appuient la proposition que le projet de Décision serve de base provisoire à toute opération organisée en 1977.

Le Comité de Direction :

(i) prend note du projet de Décision du Conseil relative à l'établissement d'un mécanisme international de consultation et de surveillance pour l'immersion de déchets radioactifs ;

(ii) approuve en général les objectifs et la portée du mécanisme proposé, ainsi que le rôle qu'il est suggéré de confier à l'AEN ;

(iii) convient que le projet de Décision sera transmis, pour commentaire, au Comité de l'Environnement ;

(iv) note que le Directeur général de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique a l'intention de consulter le Conseil des Gouverneurs de cette Agence sur ce sujet ;

(v) charge le Groupe de travail ad hoc, créé en avril 1976, de reconsidérer le présent projet à la lumière des commentaires déjà présentés et de ceux qui pourraient être reçus, de sorte que ce projet puisse être réexaminé à la prochaine réunion avant d'être soumis au Conseil ;

(vi) convient, dans l'intervalle, que le présent projet de Décision devrait être utilisé provisoirement et sur une base volontaire pour la préparation de toute opération d'immersion qui serait proposée pour 1977 ;

(vii) autorise le Secrétariat à coopérer avec le Secrétariat de l'Organisation Consultative Intergouvernementale de la Navigation Maritime (OMCI), en vue de faire rapport sur le progrès des travaux dans ce domaine aux Parties Contractantes de la Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières.

8. PROGRAMME DE TRAVAIL ET PROJET DE PREVISIONS DE DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER DE 1977 /NE(76)12/

Le Directeur général adjoint indique que le texte de la déclaration relative au programme de travail est une mise à jour du projet examiné par le Comité de Direction en avril 1976, et que les estimations budgétaires traduisent les exigences de ce programme. Il attire l'attention sur une erreur de transcription au paragraphe 17.82, où il convient de lire "le crédit proposé de 241.000 F se compare au crédit de 215.000 F de l'exercice 1976".

NE/. '76'

La principale considération affectant le budget de cette année concerne l'avenir de la Bibliothèque de programmes de calcul et du Centre de compilation de données neutroniques. Il est par conséquent nécessaire de considérer les propositions budgétaires sur la seule base de la décision que le Comité vient de prendre, à savoir la poursuite sur une base séparée des activités des deux centres. Les propositions budgétaires relatives à l'hypothèse de la fusion sont automatiquement caduques au stade actuel. Par rapport aux crédits octroyés en 1976, les propositions budgétaires pour 1977 afférentes au Secrétariat ne représentent en termes réels qu'une majoration de 0,8 %, les facteurs en jeu étant énumérés au paragraphe 17.69.

Le Délégué de l'Allemagne déclare qu'il est d'accord avec la partie descriptive du document à l'exception des paragraphes 17.48 et 17.49, dont il convient maintenant de reprendre le libellé afin de tenir compte de la décision prise précédemment par le Comité.

Le Délégué du Canada demande une intensification des travaux relatifs aux mesures visant à réduire les doses délivrées aux travailleurs des mines d'uranium qui sont imputables au radon, et dont l'importance a clairement été démontrée lors de la récente réunion tenue à Elliot Lake.

Le Délégué des Etats-Unis déclare qu'il n'a pas d'objections à formuler à l'encontre des propositions budgétaires considérées dans leur ensemble. Son pays fera connaître ses opinions quant à sa mise en oeuvre détaillée en temps utile pendant la procédure d'examen.

Le Délégué du Royaume-Uni regrette que l'examen d'un document aussi important ne puisse intervenir qu'à un moment de la réunion où il ne reste que peu de temps pour la discussion. Il suggère que les activités proposées au titre de l'information du public, telles qu'elles sont décrites aux paragraphes 17.27 et 17.28, soient considérées comme provisoires en attendant que le Secrétariat ait compilé les réponses au questionnaire qui a récemment été diffusé, et que les orientations des actions à mener en conséquence fassent l'objet d'un débat général. Il se demande également si le chiffre de 14 séances d'une demi-journée consacrées aux travaux sur les réacteurs rapides refroidis par gaz, se justifie.

Le Délégué de la Belgique s'interroge sur la majoration de plus de 23 % de la quote part estimée de l'Agence aux frais généraux de l'OCDE et le Délégué du Canada n'est pas convaincu que l'accroissement du budget en termes réels ne soit que de 0,8 %, étant donné l'importance en valeur nominale.

Le Comité de Direction, sous réserve de sa décision sous le point 4, approuve le programme de travail et le projet de prévisions de dépenses pour l'exercice financier de 1977, en vue de sa soumission au Comité du Budget et au Conseil.

NE/M(76)2

9. RAPPORT SUR LES FAITS NOUVEAUX INTERESSANT LE PROGRAMME DE TRAVAIL DE L'AEN DANS LE DOMAINE DU CYCLE DE COMBUSTIBLE NUCLEAIRE /NE(76)20/

Le Directeur général adjoint déclare que l'importance et la portée des travaux que l'Agence consacre au cycle de combustible nucléaire, impliquent que des efforts soient faits pour éviter des doubles emplois dans le cadre de la collaboration entreprise avec l'AIE sur des sujets d'intérêt commun. Le document CEN(76)11 a été établi en vue de servir de référence à cet effet. Le Comité souhaitera aussi prendre note de la décision récente prise par l'AIE de créer un nouveau Sous-Groupe Nucléaire du Groupe permanent sur la coopération à long terme.

M. Kelly, Directeur, Bureau de la coopération à long terme et de l'analyse des politiques de l'AIE, rappelle l'objectif de l'AIE qui est de réduire la dépendance à l'égard des importations de pétrole. L'énergie nucléaire traverse actuellement une période difficile, mais, comme le montre la version révisée de l'Evaluation des problèmes et des politiques énergétiques à long terme, la puissance nucléaire installée prévue pour 1985, même réduite à quelque 320 GW(e), représentera environ 440 millions de tonnes d'équivalent pétrole par an. Durant cette période, les pays industrialisés n'ont pas d'autre choix que de s'appuyer sur l'énergie nucléaire pour satisfaire leur demande d'énergie. Le rôle de l'AIE est donc de concentrer l'attention sur les questions fondamentales qui, dans ce cadre général, ont une incidence sur le développement de l'énergie nucléaire et le nouveau Sous-Groupe Nucléaire a été établi dans cette perspective. Il sera complètement distinct du Comité de l'AIE pour la recherche et le développement en matière d'énergie et contribuera à appuyer l'expansion de l'énergie nucléaire par des études aussi bien que par des initiatives dynamiques menées en étroite collaboration, le cas échéant, avec l'AEN et d'autres organismes à vocation spécifiquement nucléaire.

Le Délégué des Etats-Unis rappelle que chaque organisme international intervenant dans le domaine de l'énergie nucléaire a un rôle spécifique à jouer et possède des compétences spéciales. L'AIE s'occupe d'énergie nucléaire dans le contexte plus large d'une moindre dépendance à l'égard des importations de pétrole. Elle constitue par conséquent un cadre approprié pour l'analyse fondamentale des applications de l'énergie nucléaire et pour des études d'orientation, et elle permet de définir et de promouvoir des programmes conjoints fondés sur le principe de "l'organisation pilote". Chaque fois qu'un projet relatif à l'énergie nucléaire aboutit à des programmes d'action, il est primordial de déterminer si l'AEN devra y participer ou pourra y contribuer. Il est convaincu que le risque de doubles emplois peut être réduit au minimum car les deux Agences ont un rôle à jouer et ont démontré leur aptitude à collaborer étroitement. Le Président note qu'il existe un consensus général sur la nécessité de maintenir une étroite collaboration entre les deux Agences afin d'éviter les doubles emplois inutiles au niveau des Secrétariats et au plan national.

Il s'efforcera de consulter les Délégations et le Secrétariat avant la prochaine session afin de déterminer si certains domaines de travail de l'AEN ne pourraient pas être redéfinis ou renforcés dans l'intérêt mutuel des pays Membres.

Le Comité de Direction :

(i) prend note du document SEN(76)11 qui résume le programme de travail de l'Agence concernant le cycle de combustible nucléaire ;

(ii) prend note de la création au sein de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) d'un nouveau Sous-Groupe Nucléaire et de son mandat.

10. MISE AU POINT DES REACTEURS RAPIDES REFROIDIS PAR GAZ

a) Rapport du Groupe de coordination sur l'état d'avancement des travaux et propositions pour l'avenir /NE(75)21/

Le Directeur adjoint (sciences et développement nucléaires) indique que le Groupe de coordination sur la mise au point des réacteurs rapides refroidis par gaz a poursuivi au cours des trois dernières années la mise en oeuvre du programme coordonné de recherche et de développement, qui comportait des études de faisabilité technique sur les grandes options qui s'offrent en matière d'élément combustible, de sûreté et de conception des installations, ainsi que des évaluations correspondantes. L'accent sera mis désormais sur l'étude du modèle d'élément combustible du type à aiguilles. Sur la base des travaux en cours et des expériences menées, le Groupe a, lors de sa réunion des 16 et 17 septembre, formulé une proposition visant à proroger pour une période supplémentaire de deux ans les actuels accords de collaboration.

Le Comité de Direction :

(i) prend note du rapport sur l'état d'avancement des travaux du Groupe de coordination sur la mise au point des réacteurs rapides refroidis par gaz ; et

(ii) approuve la prorogation du mandat du Groupe pour une nouvelle période de deux ans.

b) Candidature de nouveaux membres /NE(76)22/

Le Directeur adjoint (sciences et développement nucléaires) déclare que ce point de l'ordre du jour concerne la proposition que l'Administration des Etats-Unis pour la recherche et le développement en matière d'énergie (US-ERDA), qui consacre un important programme aux réacteurs rapides refroidis par gaz, devienne membre du Groupe aux conditions définies dans le document NE(76)21. Le Groupe a également

recommandé que la Commission des Communautés Européennes, qui élargit actuellement ses activités relatives aux réacteurs rapides refroidis par gaz, soit associée aux travaux du Groupe.

Le Comité de Direction :

(i) note que le Groupe de coordination sur la mise au point des réacteurs rapides refroidis par gaz est favorable à la participation de l'US-ERDA à ses travaux en matière de réacteurs rapides refroidis par gaz, et donne son accord pour que l'adhésion des Etats-Unis au Groupe de coordination soit effective dès que la demande correspondante aura été reçue et que les questions relatives à l'échange d'informations confidentielles auront été réglées ;

(ii) souscrit à la proposition du Groupe de coordination visant à associer la Commission des Communautés Européennes à ses travaux selon la même formule que pour l'Association pour les surrégénérateurs refroidis par gaz.

11. FONCTIONNEMENT DU PROJET INTERNATIONAL EN MATIERE D'IRRADIATION DE DENREES ALIMENTAIRES /SEN(76)13/

Le Directeur général adjoint attire l'attention sur la conclusion de la réunion du Comité mixte d'experts FAO/AIEA/OMS qui s'est tenue en septembre à Genève. Les résultats de cette réunion ont constitué une percée importante dans la voie de l'acceptation de l'irradiation des denrées alimentaires en tant que procédé de conservation et il n'y a pas de doute que les travaux approfondis et objectifs menés par le Projet sont à la base de celle-ci. Les recommandations du Comité mixte d'experts concernant les travaux futurs de recherche détermineront aussi dans une très large mesure l'évolution du programme futur du Projet.

Le Délégué de l'Allemagne et le Représentant de l'AIEA se félicitent du succès avec lequel le Projet a rempli sa mission.

Le Comité de Direction prend note du rapport sur l'état d'avancement des travaux du Projet international en matière d'irradiation des denrées alimentaires ainsi que des progrès récents qui ont été réalisés pour l'acceptation de l'irradiation en tant que procédé de conservation des denrées alimentaires.

12. AFFAIRES JURIDIQUES

Rapport oral sur la mise à jour de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire

Le Comité de Direction décide de joindre le texte du rapport sur la mise à jour de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire au présent procès-verbal de la réunion.

13. AUTRES QUESTIONS

Date de la prochaine réunion

Le Comité de Direction convient de se réunir le jeudi, 28 avril 1977.

NE/M(76)2
Annexe

ANNEXE

Rapport sur la mise à jour de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire et de la Convention complémentaire de Bruxelles

1. La Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire a 16 ans aujourd'hui. Elle a été signée le 29 juillet 1960 par 16 pays Membres de l'OCDE et est entrée en vigueur le 1er avril 1968. Jusqu'à présent, 11 pays signataires ont ratifié la Convention de Paris et la Finlande y a adhéré.

La Convention complémentaire de Bruxelles a été signée le 31 janvier 1963 par 13 signataires de la Convention de Paris et est entrée en vigueur le 4 décembre 1974. A présent, 8 signataires ont ratifié cette Convention.

2. Les dispositions de la Convention de Paris sont demeurées inchangées depuis son adoption. Seize ans est une longue période si l'on considère le développement rapide de l'énergie nucléaire pendant cette période tant sur les plans technologique qu'économique. C'est pourquoi la question a été soulevée de savoir si la Convention de Paris ne devrait pas faire l'objet d'une adaptation à la situation actuelle. La Convention stipule dans son Article 22(c) qu'une Conférence de révision sera convoquée par le Secrétaire général au terme de la période de 5 ans qui suivra la date de son entrée en vigueur ; cette période s'est terminée le 1er avril 1973.

3. En avril 1972, le Comité de Direction a chargé le Groupe d'experts gouvernementaux sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire de mettre en oeuvre cet Article. A cette époque, le Groupe d'experts a recommandé, pour diverses raisons, de ne pas procéder à la révision de la Convention de Paris, mais il a décidé que le Secrétariat devrait suivre étroitement l'évolution de la situation et faire rapport au Groupe si de nouveaux développements justifiaient un réexamen des perspectives de révision de la Convention de Paris. Le Comité de Direction, lors de sa réunion tenue le 24 avril 1974, a entériné ces conclusions.

4. Comme prévu, le Secrétariat a fait rapport au Groupe d'experts lors de sa réunion de février de cette année et a présenté en particulier un document portant sur l'unité de compte de l'Accord Monétaire Européen (u/c AME). Les montants de responsabilité et de réparation de la Convention de Paris

et de la Convention complémentaire de Bruxelles sont exprimés dans cette unité de compte qui, à son tour, est définie par rapport à l'or. La suppression du prix officiel de l'or par le Fonds Monétaire International a conduit à des incertitudes considérables concernant la valeur monétaire de cette unité. Ce document s'est ajouté à une note des Experts scandinaves qui ont également attiré l'attention des Experts sur le fait que les montants de responsabilité et de réparation fixés par les Conventions - qui, dans la plupart des cas, ont été convertis en monnaies nationales - ont été erodés par l'inflation.

5. Les Experts gouvernementaux se sont trouvés d'accord pour admettre que ces développements justifiaient un réexamen des aspects financiers et monétaires de la Convention de Paris et de la Convention complémentaire de Bruxelles. De plus, il a été convenu qu'on saisirait cette occasion pour examiner s'il est nécessaire de moderniser quelques autres aspects de la Convention de Paris. En conséquence, le Groupe d'experts gouvernementaux a décidé de créer un Groupe de travail sur la mise à jour de la Convention de Paris et de la Convention complémentaire de Bruxelles composé des représentants de la République fédérale d'Allemagne, de l'Espagne, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suède. Le Groupe de travail a reçu le mandat suivant :

a) étudier les questions de l'élévation des montants maxima de responsabilité des Conventions et du remplacement de l'u/c AME par une autre unité de compte ;

b) identifier d'autres questions en vue de leur examen par le Groupe d'experts gouvernementaux ;

c) examiner la procédure à suivre, le cas échéant, en vue de mettre à jour les conventions.

6. Le Groupe de travail s'est réuni pour la première fois du 27 au 29 septembre 1976. La plupart des membres ont estimé que les montants de responsabilité et de réparation devraient au moins être doublés compte tenu du taux d'inflation depuis 1960. L'observateur du Comité Européen d'Assurances a informé le Groupe de travail que les pools d'assurance dans tous les pays concernés étaient en mesure de doubler leurs couvertures d'assurance.

En outre, les membres du Groupe de travail ont estimé que l'u/c AME, qui est basée sur l'or, devrait être remplacée par le Droit de Tirage Spécial du Fonds Monétaire International qui est une unité de compte composée d'un "panier" des 16 monnaies les plus importantes.

En ce qui concerne le deuxième point de son mandat, le Groupe de travail a examiné une liste des sujets préparés par le Secrétariat concernant des aspects techniques de la Convention de Paris ainsi que des questions d'harmonisation et d'interprétation.

NEA/NI(76)2
Annexe

7. Il est assez difficile de prévoir le progrès des travaux. Un certain nombre de questions complexes d'ordre financier, technique et juridique devront être résolues. Cependant, il ressort de la discussion du Groupe d'experts gouvernementaux et du Groupe de travail qu'il existe un intérêt réel de mettre à jour les Conventions au moins en ce qui concerne leurs aspects financiers et monétaires. C'est pourquoi on peut espérer que le Groupe de travail, lors de sa prochaine réunion en février 1977, sera en mesure de faire des propositions spécifiques au Groupe plénier. Le Groupe d'experts gouvernementaux pourrait ensuite se réunir en mai ou juin 1977. Selon le degré de consensus auquel on sera parvenu et le nombre des réunions requises, on peut s'attendre à ce que le Groupe d'experts fasse des recommandations au Comité de Direction en automne 1977 ou au printemps 1978.

8. Finalement, un point important mérite d'être mentionné, qui concerne les relations entre la Convention de Paris et la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires. Dans le but d'éviter des conflits possibles avec la Convention de Vienne, les Secrétariats de l'AEN et de l'AIEA ont collaboré étroitement pour maintenir l'harmonie entre les Conventions. Plus récemment, les deux Secrétariats ont travaillé ensemble sur une proposition d'établir un "pont" entre les deux Conventions sous forme d'un protocole qui a été discuté par le Groupe d'experts gouvernementaux et un Groupe de travail du Comité permanent de la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires de l'AIEA. Le Secrétariat de l'AEN a invité un observateur du Secrétariat de l'AIEA à la réunion du Groupe de travail sur la mise à jour de la Convention de Paris et de la Convention complémentaire de Bruxelles. La collaboration et la consultation entre les deux Secrétariats est donc appelée à se poursuivre.

ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES

AGENCE POUR L'ENERGIE NUCLEAIRE

SEN/SEC(76)7

CONFIDENTIEL

Paris, le 29 novembre 1976

Or. fr.

BUREAU DE CONTROLE

SUSPENSION DU CONTROLE DE SECURITE

1. Au cours de sa réunion du 10 mars 1976, le Bureau de Contrôle avait approuvé la transmission au Comité de Direction de l'Energie Nucléaire, du Projet d'Accord avec l'AIEA sur la coopération dans le domaine des garanties. Il n'en était pas moins apparu au cours de la discussion que ce Projet n'aurait pas pour effet de réduire substantiellement le double emploi des mesures de contrôle et le Directeur du Contrôle avait fait part de son intention d'attirer l'attention du Comité de Direction sur ce point.

2. De fait, le Comité de Direction, lors de sa session du 29 avril 1976, a noté que le Projet d'Accord avec l'AIEA ne saurait apporter qu'un soulagement limité des tâches incombant aux installations soumises au contrôle ainsi qu'au Secrétariat. En conséquence, il a chargé le Secrétariat de préparer, pour sa session suivante, une étude sur les conditions juridiques et pratiques dans lesquelles une suspension du contrôle de sécurité de l'AEN pourrait être décidée [document NE(76)157].

3. C'est sur la base de ce document [NE(76)157] que le Comité de Direction a décidé, à sa session du 14 octobre 1976, d'autoriser le Directeur du Contrôle à suspendre, jusqu'à nouvel ordre, l'application des Règlements de contrôle de sécurité de l'AEN. Il a également chargé le Directeur du Contrôle de continuer à suivre la situation et, en consultation avec le Président du Bureau de Contrôle, d'entreprendre un nouvel examen de cette question au cas où surviendrait un changement significatif dans les circonstances qui ont conduit à la suspension du contrôle de sécurité de l'AEN.

4. Les entreprises communes de l'AEN ainsi que les installations soumises au Règlement sur le "droit de suite" ont été informées de la décision du Comité de Direction qui les relève, en particulier, de l'obligation de transmettre au Directeur du Contrôle les notifications et rapports prévus par les Règlements. Cependant, afin de tenir compte de la possibilité d'une remise en application du contrôle de sécurité, il leur a été suggéré de maintenir une comptabilité des matières couvertes par le contrôle de l'AEN. Afin d'éviter un double travail, cette comptabilité pourrait reposer sur celle qui est requise par les autres régimes de garanties.

5. Dans ces circonstances, il n'est pas envisagé pour le moment de convoquer une nouvelle réunion du Bureau de Contrôle.

30.624

[GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND]

ÜBEREINKOMMEN ZUR EINRICHTUNG EINER SICHERHEITSKONTROLLE AUF DEM GEBIET DER KERNENERGIE

DIE REGIERUNGEN der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich, des Königreichs Belgien, des Königreichs Dänemark, der Französischen Republik, des Königreichs Griechenland, Irlands, der Republik Island, der Italienischen Republik, des Grossherzogtums Luxemburg, des Königreichs Norwegen, des Königreichs der Niederlande, der Portugiesischen Republik, des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Nordirland, des Königreichs Schweden, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Türkischen Republik ;

ENTSCHLOSSEN, die Erzeugung und Verwendung der Kernenergie in den Mitgliedstaaten der Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit (im folgenden als « Organisation » bezeichnet) durch Zusammenarbeit zwischen ihren Staaten und durch Abstimmung ihrer innerstaatlichen Massnahmen zu fördern ;

IN DER ERWÄGUNG, dass das hierfür im Rahmen der Organisation eingeleitete gemeinsame Vorgehen die Entwicklung der europäischen Kernenergie-Industrie auf ausschliesslich friedliche Ziele ausrichten soll und keinen militärischen Zwecken dienen darf ;

IN DER ERWÄGUNG, dass der Rat der Organisation (im folgenden als « Rat » bezeichnet) auf seiner Sitzung am 18. Juli 1956 beschlossen hat, hierfür eine internationale Sicherheitskontrolle einzurichten ;

IN DER ERWÄGUNG, dass der Rat durch einen Beschluss vom heutigen Tage im Rahmen der Organisation eine Europäische Kernenergie-Agentur (im folgenden als « Agentur » bezeichnet) errichtet und mit der Aufgabe betraut hat, das bereits eingeleitete gemeinsame Vorgehen fortzuführen —

SIND wie folgt ÜBEREINGEKOMMEN:

TEIL I

Artikel 1

a) Zweck der Sicherheitskontrolle ist es, zu gewährleisten, dass

i) der Betrieb von Gemeinschaftsunternehmen, die von mehreren Regierungen oder von Angehörigen mehrerer Staaten auf Veranlassung oder mit Hilfe der Agentur gegründet werden, sowie

ii) Materialien, Ausrüstungen und Dienstleistungen, die aufgrund der mit den betreffenden Regierungen zu schliessenden Vereinbarungen von der Agentur oder unter ihrer Aufsicht zur Verfügung gestellt werden,

keinen militärischen Zwecken dienen.

b) Die Sicherheitskontrolle kann, wenn die Parteien einer zwei- oder mehrseitigen Vereinbarung es beantragen, auf diese Vereinbarung oder, wenn eine Regierung dies beantragt, auf jede Tätigkeit angewendet werden, für welche diese Regierung im Bereich der Kernenergie verantwortlich ist.

Artikel 2

a) Für die in Artikel 1 genannten Zwecke findet die Sicherheitskontrolle Anwendung

i) auf die Gemeinschaftsunternehmen sowie auf solche Unternehmen, die in den Rahmen einer nach Artikel 1 Absatz (a) Ziffer (ii) geschlossenen Vereinbarung oder eines nach Artikel 1 Absatz (b) gestellten Antrages fallen ;

ii) auf alle Einrichtungen, die besonderes spaltbares oder Ausgangsmaterial

verwenden, das in solchen Unternehmen wiedergewonnen wird oder anfällt;

iii) auf alle Einrichtungen, die besonderes spaltbares Material verwenden, das aus dem nach Artikel 1 kontrollpflichtigen besonderen spaltbaren oder Ausgangsmaterial wiedergewonnen wird oder anfällt.

b) Wird besonderes spaltbares Material in ein Land ausserhalb der Hoheitsgebiete der Vertragsregierungen ausgeführt, so kann der Direktionsausschuss der Agentur (im folgenden als « Direktionsausschuss » bezeichnet) die Anwendung der Sicherheitskontrolle einstellen, wenn dieses Material einer gleichwertigen Sicherheitskontrolle unterliegt.

Artikel 3

Die Agentur ist gegenüber allen der Kontrolle unterliegenden Unternehmen oder Einrichtungen nach Massgabe der in Artikel 8 vorgesehenen Sicherheitsregelungen berechtigt und verpflichtet,

a) die Pläne aller Spezialausrüstungen und -einrichtungen einschliesslich von Kernreaktoren zu prüfen; dies jedoch nur, um sicherzustellen, dass eine wirksame Kontrolle im Sinne dieses Übereinkommens ausgeübt werden kann;

b) die für die chemische Aufarbeitung bestrahlten Materials anzuwendenden Verfahren zu genehmigen; dies jedoch nur, um die Erfüllung des in Artikel 1 genannten Zwecks sicherzustellen;

c) die Führung und Vorlage von Betriebsaufzeichnungen zu verlangen, um den buchmässigen Nachweis über das besondere spaltbare und Ausgangsmaterial, das von dem Unternehmen oder der Einrichtung verwendet oder erzeugt wird, gewährleisten zu helfen;

d) Berichte über den Fortgang der Arbeiten anzufordern und zu erhalten.

Artikel 4

a) Das aus kontrollpflichtigem besonderem spaltbarem oder Ausgangsmaterial wiedergewonnene oder angefallene besondere spaltbare Material darf unter der Kontrolle der Agentur nur zu friedlichen Zwecken in der Forschung oder in den von der oder den betreffenden Regierungen bezeichneten Reaktoren verwendet werden.

b) Alles wiedergewonnene oder angefallene besondere spaltbare Material, soweit es die für die genannten Verwendungszwecke benötigten Mengen übersteigt, unterliegt weiterhin der Kontrolle der Agentur; diese kann verlangen, dass es in ihren eigenen oder in sonstigen von ihr kontrollierten oder kontrollierbaren Lagern hinterlegt wird, jedoch mit der Massgabe, dass späterhin dieses hinterlegte besondere spaltbare Material den Berechtigten auf ihren Antrag unverzüglich zur Verwendung gemäss den oben genannten Bestimmungen zurückzugeben ist.

Artikel 5

a) Die Agentur ist berechtigt und verpflichtet, in die Hoheitsgebiete der Vertragsregierungen Inspektoren zu entsenden, die von ihr nach Konsultierung der betreffenden Regierung oder Regierungen bestimmt werden; ihnen ist jederzeit zu allen Orten und Unterlagen sowie zu jeder Person Zugang zu gewähren, die beruflich mit kontrollpflichtigen Materialien, Ausrüstungen oder Einrichtungen zu tun hat, und zwar soweit dies erforderlich ist, um den buchmässigen Nachweis über das kontrollpflichtige besondere spaltbare und Ausgangsmaterial zu erbringen und um festzustellen, ob die Verpflichtungen eingehalten werden, die sich aus diesem Übereinkom-

men und aus Vereinbarungen der Agentur mit der oder den betreffenden Regierungen ergeben.

b) Sind diese Verpflichtungen nicht eingehalten worden, so kann die Agentur die notwendigen Abhilfemassnahmen verlangen ; werden diese innerhalb einer angemessenen Frist nicht getroffen, so kann die Agentur eine oder mehrere der folgenden Massnahmen verfügen:

i) Aussetzung oder Einstellung der seitens der Agentur oder unter ihrer Aufsicht erfolgenden Lieferungen von Materialien, Ausrüstungen oder Dienstleistungen ;

ii) Rückgabe der von der Agentur oder unter ihrer Aufsicht gelieferten Materialien oder Ausrüstungen.

Artikel 6

Die Vertragsregierungen gewährleisten die Durchführung der nach Artikel 5 Absatz (b) verfügten Massnahmen und der nach Artikel 11 Absatz (e) vom Präsidenten des Gerichts erlassenen Anordnungen ; sie veranlassen erforderlichenfalls, dass Zuwiderhandlungen durch deren Urheber abgestellt werden.

TEIL II

Artikel 7

Die in diesem Übereinkommen vorgesehene Kontrolle wird im Rahmen der Agentur von folgenden Organen ausgeübt:

i) dem Direktionsausschuss,

ii) einem Kontrollbüro, dem je ein Vertreter jeder Vertragsregierung angehört.

Artikel 8

a) Das Kontrollbüro ist zuständig für :

i) die Ausarbeitung der Sicherheitsregelungen, in denen die technischen Kontrollverfahren für die verschiedenen Arten von Unternehmen festgelegt werden ;

ii) die Ausarbeitung der die Anwendung der Sicherheitsregelungen betreffenden Klauseln, welche in die Vereinbarungen mit den in Betracht kommenden Regierungen aufzunehmen sind ;

iii) die Überwachung der Einhaltung der Verpflichtungen, die sich aus diesem Übereinkommen und aus den in Ziffer (ii) erwähnten Vereinbarungen ergeben ;

iv) die Prüfung der Berichte über die Ausübung der Kontrolle ; liegt nach Auffassung des Kontrollbüros eine Zuwiderhandlung vor, so ist es befugt zu verlangen, dass die erforderlichen Abhilfemassnahmen getroffen werden, und gegebenenfalls dem Direktionsausschuss Vorschläge über die zu verfügenden Massnahmen zu unterbreiten.

b) Das Kontrollbüro teilt dem Direktionsausschuss jede Zuwiderhandlung mit, die nach seiner Ansicht begangen worden ist, und berichtet ihm in regelmässigen Abständen über seine Tätigkeit.

Artikel 9

a) Die Beschlüsse des Kontrollbüros bedürfen der Mehrheit seiner Mitglieder, soweit seine Geschäftsordnung nichts anderes bestimmt.

b) Dem Kontrollbüro steht ein internationaler Mitarbeiterstab

zur Seite ; er besteht aus dem Kontrolldirektor, dem für die Durchführung der Aufgaben des Kontrollbüros erforderlichen technischen und Verwaltungspersonal sowie insbesondere einem internationalen Inspektorenstab. Die Inspektoren und die sonstigen Mitglieder dieses internationalen Stabes gehören zum Personal der Organisation.

c) Unter Vorbehalt ihrer Verantwortlichkeit gegenüber der Agentur dürfen die Inspektoren und sonstigen Mitglieder des internationalen Stabes auch nach dem Ausscheiden aus ihrem Amt Tatsachen oder Informationen, die ihnen bei der Ausübung ihrer dienstlichen Tätigkeit bekannt geworden sind, nicht preisgeben. Jede Zuwiderhandlung unterliegt ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit des Zuwiderhandelnden in jedem Hoheitsgebiet der Vertragsregierungen den dort für die Übertretung der Rechtsvorschriften zur Wahrung des Berufsgeheimnisses geltenden Strafen.

d) Die Organisation kommt für jeden von der Agentur oder Mitgliedern des Mitarbeiterstabes bei der Erfüllung ihrer Aufgaben verursachten ungebührlichen Schaden auf.

Artikel 10

a) Der Direktionsausschuss ist für sämtliche zur Anwendung dieses Übereinkommens erforderlichen Beschlüsse zuständig, insbesondere :

i) genehmigt er die Geschäftsordnung des Kontrollbüros ;

ii) genehmigt er die Sicherheitsregelungen ;

iii) schliesst er vorbehaltlich der Genehmigung durch den Rat Vereinbarungen mit den betreffenden Regierungen ;

iv) verfügt er gegebenenfalls die in Artikel 5 Absatz (b) vorgesehenen Massnahmen.

b) Beschlüsse des Direktionsausschusses, welche die Anwendung dieses Übereinkommens betreffen, bedürfen der einstimmigen Annahme durch die anwesenden und abstimmenden Mitglieder. Jedoch erfordern die nach Absatz (a) Ziffer (iv) gefassten Beschlüsse einer Zweidrittelmehrheit der Mitglieder des Direktionsausschusses unter Ausschluss desjenigen Mitgliedes, das die Regierung vertritt, in deren Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen worden ist.

Artikel 11

a) Die Inspektionen werden kraft einer vom Kontrollbüro ausgestellten Anordnung durchgeführt, in der die zu inspizierenden Einrichtungen anzugeben sind.

b) Jede einzelne Inspektion wird der betreffenden Regierung im voraus angekündigt ; die Ankündigung enthält keinen Hinweis darauf, welche Einrichtungen inspiziert werden sollen.

c) Wenn die betreffende Regierung es verlangt, begleiten Vertreter dieser Regierung die internationalen Inspektoren, jedoch mit der Massgabe, dass die Inspektoren hierdurch nicht aufgehalten oder auf andere Weise bei der Durchführung ihrer Aufgaben behindert werden.

d) Den internationalen Inspektoren obliegt es, sich die in Artikel 3 Absatz (c) erwähnten buchmässigen Nachweise über das besondere spaltbare und Ausgangsmaterial zu beschaffen, sie nachzuprüfen und festzustellen, ob die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen und aus den mit der oder den betreffenden Regierungen geschlossenen Vereinbarungen beachtet werden. Die Inspektoren melden dem Kontrollbüro jede Zuwiderhandlung.

e) Im Falle eines Widerstandes gegen die Durchführung einer Inspektionsmassnahme kann das Kontrollbüro beim Präsidenten des in Artikel 12 vorgesehenen

Gerichts eine gegen das betreffende Unternehmen gerichtete Anordnung zur Durchführung dieser Inspektionsmassnahme beantragen. Der Präsident des Gerichts entscheidet binnen drei Tagen. Diese Entscheidung greift dem Urteil des Gerichts nicht vor, wenn es in derselben Sache gemäss Artikel 13 angerufen wird.

TEIL III

Artikel 12

a) Hiermit wird ein Gericht errichtet, das aus sieben unabhängigen Richtern besteht; diese werden auf fünf Jahre entweder durch Ratsbeschluss ernannt oder mangels eines solchen durch das Los aus einer Liste bestimmt, die je einen Kandidaten jeder Vertragsregierung enthält.

b) Gehört dem Gericht kein Richter an, der die Staatsangehörigkeit einer Partei eines beim Gericht anhängig gemachten Rechtsstreites besitzt, so kann die betreffende Regierung einen zusätzlichen Richter ihrer Wahl für dieses Verfahren bestellen.

c) Die Organisation des Gerichts sowie der Status der Richter haben dem Protokoll zu entsprechen, das diesem Übereinkommen beigefügt ist.

d) Das Gericht erlässt seine Verfahrensordnung, die der Genehmigung des Rates bedarf.

Artikel 13

a) Jede Vertragsregierung sowie jedes betroffene Unternehmen kann das gemäss Artikel 12 errichtete Gericht anrufen gegen Beschlüsse,

i) die sich auf die Anwendung des Artikels 3 beziehen; wird binnen zwei Monaten nach Einbringung eines Prüfungs- oder Genehmigungsantrages eine Antwort nicht erteilt, so gilt dies als eine ablehnende Entscheidung;

ii) die eine oder mehrere der in Artikel 5 Absatz (b) vorgesehenen Massnahmen verfügen.

b) Wird das Gericht aufgrund des Absatzes (a) angerufen, so entscheidet es, ob der angefochtene Beschluss diesem Übereinkommen, den Sicherheitsregelungen und den in Artikel 8 vorgesehenen Vereinbarungen entspricht. Stellt das Gericht fest, dass er diesen Bestimmungen zuwiderläuft, so hat der Direktionsausschuss alle Massnahmen zu treffen, die zur Vollstreckung der Entscheidung des Gerichts erforderlich sind.

c) Das Gericht kann die Agentur zur Wiedergutmachung eines durch den angefochtenen Beschluss entstandenen Schadens anhalten.

d) Ferner kann jedes Unternehmen beim Gericht beantragen, dass die Agentur zur Wiedergutmachung jedes aussergewöhnlichen Schadens verurteilt wird, den es wegen einer nach Artikel 5 durchgeführten Inspektion erlitten hat.

Artikel 14

Das Gericht ist im Rahmen des gemeinsamen Vorgehens der Mitgliedstaaten der Organisation im Bereich der Kernenergie für jede weitere Frage zuständig, welche ihm die betreffenden Vertragsparteien im gegenseitigen Einvernehmen vorlegen.

Artikel 15

a) In den in Artikel 13 Absatz (a) genannten Fällen müssen Klagen beim Gericht binnen zwei Monaten nach Erlass des angefochtenen Beschlusses erhoben werden, in allen anderen

Fällen binnen drei Jahren, nachdem das Unternehmen von den Tatsachen, die ihm einen Rechtsanspruch auf Schadenersatz einräumen, Kenntnis erlangt hat.

b) Vorbehaltlich des Absatzes (c) haben Klagen bei dem Gericht keine aufschiebende Wirkung. Das Gericht kann jedoch, falls nach seiner Auffassung die Umstände dies erfordern, die Durchführung des angefochtenen Beschlusses aussetzen.

c) Die beim Gericht gegen Beschlüsse aufgrund des Artikels 5 Absatz (b) Ziffer (ii) erhobenen Klagen haben aufschiebende Wirkung. Das Gericht kann jedoch auf Antrag einer Vertragsregierung die unverzügliche Durchführung des Beschlusses anordnen.

TEIL IV

Artikel 16

a) Zwischen der Organisation und der Europäischen Atomgemeinschaft (EURATOM) wird eine Vereinbarung über die Bedingungen getroffen, zu denen, um die Ziele dieses Übereinkommens zu erreichen, die zuständigen Organe von EURATOM im Auftrag der Agentur die durch dieses Übereinkommen eingerichtete Kontrolle in den Hoheitsgebieten ausüben, auf die der am 25. März 1957 in Rom unterzeichnete Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft (EURATOM) Anwendung findet. Vorschläge hierzu werden der durch den erwähnten Vertrag errichteten Europäischen Kommission sofort nach ihrer Einsetzung unterbreitet, damit diese Vereinbarung möglichst rasch zustande kommt.

b) Zwischen der Organisation und der Internationalen Atomenergie-Organisation kann gleichfalls eine Vereinbarung geschlossen werden, um die zwischen den beiden Organisationen herzustellende Zusammenarbeit festzulegen.

Artikel 17

Der Begriff des militärischen Zweckes im Sinne des Artikels 1 umfasst die Verwendung besonderen spaltbaren Materials in Kriegswaffen, nicht jedoch dessen Verwendung in Reaktoren zur Erzeugung von Elektrizität oder Wärme oder für Antriebszwecke.

Artikel 18

a) Der Ausdruck « besonderes spaltbares Material » bedeutet: Plutonium 239 ; Uranium 233 ; mit den Isotopen 235 oder 233 angereichertes Uran ; jedes Material, das eines oder mehrere der erwähnten Isotope enthält, und alles sonstige, jeweils vom Direktionsausschuss bezeichnete spaltbare Material ; der Ausdruck « besonderes spaltbares Material » schliesst jedoch Ausgangsmaterial nicht ein.

b) Der Ausdruck « mit den Isotopen 235 oder 233 angereichertes Uran » bedeutet: Uran, das die Isotope 235 oder 233 oder beide in einer solchen Menge enthält, dass das Verhältnis der Summe dieser Isotope zum Isotop 238 höher liegt als das in der Natur vorkommende Verhältnis des Isotops 235 zum Isotop 238.

c) Der Ausdruck « Ausgangsmaterial » bedeutet: Uran, das die in der Natur vorkommende Isotopen-Mischung enthält ; Uran, dessen Gehalt an dem Isotop 235 unter dem normalen liegt ; Thorium ; jeden der erwähnten Stoffe in Form von Metall, Legierung, chemischer Verbindung oder Konzentrat ; alles sonstige Material, das einen oder mehrere der erwähnten Stoffe in einer vom Direktionsausschuss jeweils zu bestimmenden Konzentration enthält, sowie jedes sonstige jeweils vom Direktionsausschuss bezeichnete Material.

d) Der Ausdruck « Material » bedeutet Ausgangsmaterial und besonderes spaltbares Material.

Artikel 19

a) Die Regierung eines Mitglieds- oder assoziierten Staates der Organisation, die dieses Übereinkommen nicht unterzeichnet hat, kann ihm durch eine an den Generalsekretär der Organisation zu richtende Notifikation unter der Bedingung beitreten, dass sie Mitglied der Agentur wird.

b) Die Regierung eines sonstigen Staates, die dieses Übereinkommen nicht unterzeichnet hat, kann ihm durch eine an den Generalsekretär der Organisation zu richtende Notifikation unter der Bedingung beitreten, dass sie Mitglied der Agentur wird ; der Beitritt bedarf der einmütigen Zustimmung der Mitglieder der Organisation. Er wird mit dem Zeitpunkt der Zustimmung wirksam.

Artikel 20

Jede Vertragsregierung kann unter Einhaltung einer Frist von zwölf Monaten durch ein an den Generalsekretär der Organisation zu richtendes Kündigungsschreiben von diesem Übereinkommen zurücktreten ; der Rücktritt beendet jedoch nicht die Kontrolle der vorher von der Agentur oder unter ihrer Aufsicht gelieferten Materialien.

Artikel 21

a) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden beim Generalsekretär der Organisation hinterlegt.

b) Dieses Übereinkommen tritt mit Hinterlegung der Ratifikationsurkunden durch mindestens zehn Unterzeichner in Kraft. Für jeden später ratifizierenden Unterzeichner tritt es mit Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

c) In den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten der Europäischen Atomgemeinschaft (EURATOM) findet dieses Übereinkommen erst nach Abschluss der in Artikel 16 Absatz (a) vorgesehenen Vereinbarung Anwendung; unbeschadet der darin festzulegenden Bestimmungen gilt dies nicht für Einrichtungen in Gemeinschaftsunternehmen.

Artikel 22

Der Generalsekretär der Organisation setzt sämtliche Vertragsregierungen vom Empfang der Ratifikations- und Beitrittsurkunden in Kenntnis. Er notifiziert ihnen den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens.

ANLAGE

AUSLEGUNG ZU ARTIKEL 1

Die Bestimmungen des Artikels 1 Absatz (a) Ziffer (ii) über « Dienstleistungen, die von der Agentur oder unter ihrer Aufsicht zur Verfügung gestellt werden », beziehen sich auf die besondere Hilfe, die einem Staat aufgrund einer mit seiner Regierung getroffenen Sondervereinbarung gewährt werden kann. Sie bewirken keine Erweiterung des Anwendungsbereiches von Artikel 2 im Sinne eines Folgerechts zur Kontrolle der Tätigkeit von Personen, die in Gemeinschaftsunternehmen mitgearbeitet haben, oder zur Kontrolle der Verwertung von Kenntnissen, die von Teilnehmern an diesen Unternehmen erworben worden sind.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen mit ihren Unterschriften versehen.

GESCHEHEN zu Paris am 20. Dezember 1957 in französischer, englischer, deutscher, italienischer und niederländischer Sprache, in

einer Urschrift, die bei dem Generalsekretär der Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit hinterlegt wird; dieser übermittelt jedem Unterzeichner eine beglaubigte Abschrift.

PROTOKOLL ÜBER DAS DURCH DAS ÜBEREINKOMMEN ZUR EINRICHTUNG EINER SICHERHEITSKONTROLLE AUF DEM GEBIET DER KERNENERGIE ERRICHTETE GERICHT

DIE REGIERUNGEN, die Vertragsparteien des Übereinkommens vom heutigen Tage zur Einrichtung einer Sicherheitskontrolle auf dem Gebiet der Kernenergie (im folgenden als « Übereinkommen » bezeichnet) sind —

IN DEM WUNSCH, gemäss Artikel 12 des Übereinkommens die Organisation des durch den genannten Artikel errichteten Gerichts sowie den Status seiner Richter zu bestimmen —

HABEN folgende Bestimmungen VEREINBART, die dem Übereinkommen beigefügt sind :

Artikel 1

Das durch Artikel 12 Absatz (a) des Übereinkommens errichtete Gericht übt seine Tätigkeit gemäss den Bestimmungen des Übereinkommens und dieses Protokolls aus.

Artikel 2

a) Die in Artikel 12 Absatz (a) des Übereinkommens vorgesehene Bestellung der Richter findet binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten des Übereinkommens statt ; spätere Bestellungen erfolgen binnen sechs Monaten nach Freiwerden eines Sitzes.

b) Ein freigewordener Sitz wird für die verbleibende Amtszeit nach dem bei der ersten Bestellung geübten Verfahren besetzt.

Artikel 3

a) Als Richter sind Persönlichkeiten auszuwählen, die jede Gewähr für Unabhängigkeit bieten und in ihrem Staat die für die höchsten richterlichen Ämter erforderlichen Voraussetzungen erfüllen oder Juristen von anerkannt hervorragender Befähigung sind.

b) Ein Richter darf nicht an der Erledigung einer Sache teilnehmen, in der er vorher als Bevollmächtigter, Rechtsbeistand oder Anwalt einer der Parteien, als Mitglied eines nationalen oder internationalen Gerichtes oder einer Untersuchungskommission oder in anderer Eigenschaft tätig gewesen ist. In Zweifelsfällen entscheidet das Gericht.

c) Das Gericht darf nicht mehr als einen Angehörigen desselben Staates zum Mitglied haben.

Artikel 4

a) Die Richter sind hinsichtlich ihrer in amtlicher Eigenschaft vorgenommenen Handlungen keiner Gerichtsbarkeit unterworfen. Diese Immunität steht ihnen auch nach Abschluss ihrer Amtstätigkeit zu. Das Gericht kann diese Immunität aufheben.

b) Ein Richter kann nur dann seines Amtes enthoben werden, wenn er nach einstimmiger Auffassung der anderen Richter nicht mehr die für seine Bestellung erforderlichen Voraussetzungen erfüllt oder den sich aus seinem Amt ergebenden Verpflichtungen nicht mehr nachkommt.

c) Der betroffene Richter wirkt bei den in diesem Artikel vorgesehenen Beratungen und Beschlüssen nicht mit.

Artikel 5

a) Das Gericht wählt seinen Präsidenten.

b) Das Gericht ernennt seinen Kanzler.

Artikel 6

Die Vorschriften über die Bezüge der Richter werden vom Rat der Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit (im folgenden als « Organisation » bezeichnet) erlassen.

Artikel 7

a) Der Präsident beruft das Gericht je nach Bedarf ein.

b) Das Gericht tagt am Sitz der Organisation.

c) Der Präsident führt in den Verhandlungen des Gerichts den Vorsitz. Ist der Präsident verhindert oder hat er dieselbe Staatsangehörigkeit wie eine der Parteien, so führt der älteste der anderen Richter den Vorsitz.

Artikel 8

a) Das Gericht ist verhandlungs- und beratungsfähig, wenn fünf Richter anwesend sind.

b) Alle Entscheidungen des Gerichts werden mit Stimmenmehrheit der anwesenden Richter gefasst.

c) Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Präsidenten oder des ihn vertretenden Richters den Ausschlag.

Artikel 9

a) Die Verhandlungen sind öffentlich, wenn nicht das Gericht von Amts wegen oder auf Antrag der Parteien etwas anderes beschliesst.

b) Die Beratungen des Gerichts sind geheim. Seine Entscheidungen sind mit Gründen zu versehen ; sie haben die Namen der Richter zu enthalten, die bei der Entscheidung mitgewirkt haben.

Artikel 10

a) Die Mitgliedstaaten sowie die Organisation werden vor dem Gericht durch einen Bevollmächtigten vertreten, der für jede Sache bestellt wird. Er kann sich vor dem Gericht durch Rechtsbeistände oder Anwälte unterstützen lassen.

b) Die anderen Parteien können durch Personen vertreten werden, die befugt sind, vor einem Gericht eines Mitgliedstaates zu plädieren.

c) Die in diesem Artikel erwähnten Bevollmächtigten, Rechtsbeistände und Anwälte geniessen Befreiung von der Gerichtsbarkeit für die mündlichen und schriftlichen Äusserungen, die sie in Verbindung mit ihren in diesem Artikel vorgesehenen Aufgaben machen. Darüber hinaus geniessen sie Bewegungsfreiheit für Reisen zwischen dem Sitz des Gerichts und ihrem gewöhnlichen Aufenthaltsort ; ihre Dokumente sind unverletzlich.

d) Diese Befreiungen werden den genannten Personen ausschliesslich im Interesse einer ordnungsgemässen Rechtspflege und in dem für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Umfang gewährt. Das Gericht kann diese Befreiungen aufheben, wenn dies nach seiner Auffassung einer ordnungsgemässen Rechtspflege nicht im Wege steht.

e) Das Gericht hat nach Massgabe der Verfahrensordnung gegenüber den vor ihm auftretenden Rechtsbeiständen und Anwälten die den Gerichten üblicherweise zuerkannten Befugnisse.

Artikel 11

a) Zeugen und Sachverständige können nach Massgabe der Verfahrensordnung vernommen werden.

b) Zeugen und Sachverständige können entweder unter Benutzung der in der Verfahrensordnung vorgeschriebenen Eidesformel oder auf die in der Rechtsordnung ihres Landes vorgesehene Weise eidlich vernommen werden.

Artikel 12

a) Das Gericht kann beantragen, dass ein Zeuge oder Sachverständiger von der Justizbehörde seines Wohnortes vernommen wird.

b) Dieser Antrag ist an die betreffende Regierung zu richten ; diese leitet ihn der zuständigen Justizbehörde zu.

Artikel 13

a) Jede von einem Zeugen oder einem Sachverständigen vor dem Gericht begangene Eidesverletzung wird wie die entsprechende strafbare Handlung vor einem in Zivilsachen zuständigen Gericht des Staates behandelt, in welchem das Gericht seine Sitzung abgehalten hat.

b) Wird eine solche strafbare Handlung während einer im Artikel 12 vorgesehenen Vernehmung vor einer staatlichen Justizbehörde begangen, so finden die für diese geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften Anwendung.

Artikel 14

Das Gericht entscheidet über Höhe und Aufteilung der Kosten.

Artikel 15

Die Ausgaben für die Tätigkeit des Gerichts gehen zu Lasten des Haushalts der Organisation.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Protokoll mit ihren Unterschriften versehen.

GESCHEHEN zu Paris am 20. Dezember 1957 in französischer, englischer, deutscher, italienischer und niederländischer Sprache, in einer Urschrift, die bei dem Generalsekretär der Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit hinterlegt wird ; dieser übermittelt jedem Unterzeichner eine beglaubigte Abschrift.

[ITALIAN TEXT – TEXTE ITALIEN]

CONVENZIONE SULL'ISTITUZIONE DI UN CONTROLLO DI SICUREZZA NEL CAMPO DELL'ENERGIA NUCLEARE

I GOVERNI della Repubblica Federale di Germania, della Repubblica d'Austria, del Regno del Belgio, del Regno di Danimarca, della Repubblica Francese, del Regno di Grecia, dell'Irlanda, della Repubblica d'Islanda, della Repubblica Italiana, del Gran Ducato del Lussemburgo, del Regno di Norvegia, del Regno dei Paesi Bassi, della Repubblica Portoghese, del Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord, del Regno di Svezia, della Confederazione Svizzera e della Repubblica Turca ;

AVENDO DECISO di promuovere lo sviluppo della produzione e degli impieghi dell'energia nucleare nei paesi membri della Organizzazione Europea di Cooperazione Economica (denominata qui appresso l'« Organizzazione ») a mezzo di una collaborazione tra i detti paesi e di una armonizzazione dei provvedimenti adottati sul piano nazionale ;

CONSIDERANDO che l'azione comune intrapresa a questo scopo in seno all'Organizzazione mira a sviluppare l'industria nucleare europea a fini esclusivamente pacifici e non deve servire a scopi militari ;

CONSIDERANDO che nella propria seduta del 18 luglio 1956 il Consiglio dell'Organizzazione (denominato qui appresso il « Consiglio ») ha deciso di stabilire a tale scopo un controllo internazionale di sicurezza;

CONSIDERANDO che, con una Decisione di pari data, il Consiglio ha creato, nel quadro dell'Organizzazione, un'Agenzia Europea per l'Energia Nucleare (denominata qui appresso l' « Agenzia ») incaricata di proseguire l'azione comune iniziata ;

HANNO CONVENUTO quanto segue :

PARTE I

Articolo 1

a) Il controllo di sicurezza ha per scopo di garantire che :

i) il funzionamento delle imprese comuni create da vari Governi o da cittadini di vari paesi sull'iniziativa o con l'aiuto dell'Agenzia e

ii) i materiali, attrezzature o servizi forniti dall'Agenzia o sotto la sua sorveglianza, in virtù di accordi conclusi con i Governi interessati

non possano servire a fini militari.

b) Il controllo di sicurezza potrà estendersi, a domanda delle parti, ad ogni accordo bilaterale o multilaterale, o a domanda di un Governo, ad ogni attività di competenza di detto Governo nel campo dell'energia nucleare.

Articolo 2

a) Ai fini su indicati, il controllo di sicurezza si applica

i) alle imprese comuni e alle imprese che rientrino nel campo di un accordo concluso in conformità dell'articolo 1 (a) (ii) o nel campo di una domanda fatta in conformità dell'articolo 1 (b) ;

ii) agli impianti utilizzanti materie grezze o materie fissili speciali ricuperate

o ottenute nei detti impianti ;

iii) agli impianti utilizzanti materie fissili speciali ricuperate o ottenute da materie grezze o da materie fissili speciali sottoposte al controllo in virtù dell'articolo 1.

b) Tuttavia, il Comitato di Direzione dell'Agenzia (denominato qui appresso « Comitato di Direzione ») può prescindere dall'applicazione del controllo di sicurezza nel caso di materie fissili speciali esportate fuori dei territori posti sotto la giurisdizione dei Governi partecipanti alla presente Convenzione, a condizione che tali materie siano sottoposte ad un controllo di sicurezza equivalente.

Articolo 3

L'Agenzia esplicherà, nei confronti di qualsiasi impresa o impianto sottoposti al controllo, nei limiti fissati dai regolamenti di sicurezza previsti dall'articolo 8, le funzioni ed i diritti seguenti :

a) esaminare i progetti degli impianti e dell'attrezzatura specializzati, compresi i reattori nucleari, unicamente allo scopo di accertare che essi renderanno possibile l'esercizio efficace del controllo previsto dalla presente Convenzione ;

b) approvare i procedimenti per il trattamento chimico delle materie irradiate unicamente al fine di garantire la realizzazione dello scopo precisato all'articolo 1 ;

c) esigere la tenuta e la presentazione di dati operativi allo scopo di facilitare la contabilità delle materie grezze e delle materie fissili speciali utilizzate o prodotte dall'impresa o dall'impianto ;

d) domandare e ricevere rapporti sul progresso dei lavori.

Articolo 4

a) Le materie fissili speciali ricuperate o ottenute da materie grezze o da materie fissili speciali sottoposte al controllo dovranno essere impiegate esclusivamente a scopi pacifici, sotto il controllo dell'Agenzia, per lavori di ricerca o in reattori, che saranno precisati dal Governo o dai Governi interessati.

b) Ogni eccedenza di materie fissili speciali ricuperate o ottenute, che superi i quantitativi necessari agli impieghi indicati qui sopra, resterà sottoposta al controllo dell'Agenzia, la quale potrà richiederne il deposito presso l'Agenzia o in altri magazzini controllati o controllabili dall'Agenzia stessa, a condizione che, successivamente, le materie fissili speciali depositate nel modo suddetto siano restituite senza indugio agli interessati dietro loro richiesta, per essere utilizzate da essi alle condizioni sopra descritte.

Articolo 5

a) L'Agenzia avrà il diritto e la responsabilità di inviare nei territori sottoposti alla giurisdizione dei Governi partecipanti alla presente Convenzione, ispettori designati da essa dopo consultazione con il Governo o i Governi interessati i quali, in qualsiasi momento, avranno accesso in ogni luogo, a tutte le persone che, per loro professione, si occupano di materie, attrezzature o impianti sottoposti al controllo, e a tutti gli elementi d'informazione, necessari per la contabilità delle materie grezze e materie fissili speciali sottoposte al controllo e ad assicurare il rispetto degli obblighi derivanti dalla presente Convenzione, nonchè dagli accordi conclusi dall'Agenzia

con il Governo o i Governi interessati.

b) Nel caso di inosservanza degli obblighi sopra elencati, l'Agenzia potrà chiedere che siano adottati i provvedimenti necessari a porre rimedio a tale situazione ; se essi non sono adottati entro un ragionevole termine, l'Agenzia potrà prescrivere il ricorso ad una o più delle seguenti misure :

i) interruzione o cessazione delle consegne di materie, attrezzature o servizi forniti dall'Agenzia o sottoposti alla sua sorveglianza ;

ii) restituzione delle materie e delle attrezzature fornite dall'Agenzia o sottoposte alla sua sorveglianza.

Articolo 6

I Governi partecipanti alla presente Convenzione saranno tenuti ad assicurare l'esecuzione delle misure prescritte in base al paragrafo (b) dell'articolo 5, dei mandati rilasciati dal Presidente del Tribunale in base all'articolo 11 (e) e, ove sia il caso, la riparazione delle infrazioni da parte degli autori di esse.

PARTE II

Articolo 7

Il controllo previsto dalla presente Convenzione è effettuato dagli organi seguenti che agiscono in seno all'Agenzia :

i) il Comitato di Direzione ;

ii) un Ufficio di controllo, composto da un rappresentante per ciascuno dei Governi partecipanti alla presente Convenzione.

Articolo 8

a) L'Ufficio di controllo è competente per :

i) elaborare i regolamenti di sicurezza che fissano le modalità tecniche del controllo per i differenti tipi di imprese ;

ii) preparare le clausole relative all'applicazione dei regolamenti di sicurezza che figureranno negli accordi conclusi con i Governi interessati ;

iii) vegliare al rispetto degli obblighi risultanti dalla presente Convenzione, nonchè degli accordi di cui al comma precedente;

iv) esaminare i rapporti relativi all'esercizio del controllo e, nel caso in cui l'Ufficio riterrà che siano state commesse infrazioni, chiedere che siano adottati i necessari provvedimenti per rimediare alla situazione e proporre al Comitato di Direzione, ove necessario, le misure da prescrivere.

b) L'Ufficio di controllo informa il Comitato di Direzione di qualsiasi infrazione che esso ritiene sia stata commessa e gli rimette periodicamente un rapporto sull'insieme delle sue attività.

Articolo 9

a) Le decisioni dell'Ufficio di controllo sono adottate, salvo disposizione in contrario del proprio Regolamento interno, a maggioranza dei membri.

b) L'Ufficio di controllo è assistito da un personale interna-

zionale che comprende il Direttore del controllo, nonchè gli agenti amministrativi e tecnici necessari all'espletamento dei compiti dell'Ufficio di controllo e, in particolare, un corpo di ispettori internazionali. Gli ispettori e gli altri membri del personale internazionale fanno parte del personale dell'Organizzazione.

c) Senza pregiudizio della responsabilità diretta che essi hanno nei confronti dell'Agenzia, gli ispettori e gli altri membri del personale internazionale sono tenuti, anche dopo la cessazione delle loro funzioni, a conservare il segreto sui fatti e sulle informazioni di cui essi siano venuti a conoscenza durante l'esercizio delle loro funzioni. Qualsiasi infrazione sarà passibile, nei territori sottoposti alla giurisdizione dei Governi partecipanti alla presente Convenzione, delle pene previste dalle disposizioni in vigore in detti territori in materia di violazione del segreto professionale, qualunque sia la nazionalità dell'autore dell'infrazione.

d) L'Organizzazione è tenuta a riparare i danni ingiustificati causati dall'Agenzia o dal suo personale nell'esercizio delle proprie funzioni.

Articolo 10

a) Il Comitato di Direzione è competente ad adottare tutte le decisioni necessarie all'applicazione della presente Convenzione ed in particolare :

i) approva il Regolamento interno dell'Ufficio di controllo ;

ii) approva i regolamenti di sicurezza ;

iii) conclude, sotto riserva dell'approvazione del Consiglio, gli accordi con i Governi interessati ;

iv) prescrive, ove sia il caso, le misure previste dall'articolo 5 (b).

b) Le decisioni del Comitato di Direzione relative all'applicazione della presente Convenzione sono adottate all'unanimità dei membri presenti e votanti. Tuttavia, le decisioni prese in base al paragrafo (a) (iv) del presente articolo sono adottate a maggioranza di due terzi dei membri del Comitato di Direzione, escluso il membro che rappresenta il Governo sul territorio del quale l'infrazione è stata commessa.

Articolo 11

a) Le ispezioni sono effettuate in base ad un ordine di missione, emesso dall'Ufficio di controllo, con l'elenco degli impianti da controllare.

b) Il Governo interessato deve in ogni caso essere preavvisato del controllo da effettuarsi, senza che il preavviso indichi gli impianti sui quali verrà effettuato il controllo.

c) Se il Governo interessato lo richiede, gli ispettori internazionali sono accompagnati da rappresentanti di detto Governo, purchè gli ispettori non siano per tale fatto ritardati o comunque ostacolati nell'esercizio delle loro funzioni.

d) Gli ispettori internazionali sono incaricati di richiedere la presentazione e verificare la contabilità delle materie grezze e delle materie fissili speciali di cui all'articolo 3 (c) e di valutare se gli obblighi risultanti dalle disposizioni della presente Convenzione, nonchè dagli accordi conclusi con il Governo o i Governi interessati, sono rispettati. Gli ispettori informano l'Ufficio di controllo di qualsiasi infrazione.

e) In caso di opposizione all'esecuzione di un provvedimento d'ispezione, l'Ufficio di controllo può chiedere al Presidente del Tribunale di cui all'articolo 12 un

mandato che assicuri l'esecuzione del provvedimento di ispezione nei confronti dell'impresa interessata. Il Presidente del Tribunale decide nel termine di tre giorni. Tale decisione non pregiudica la pronuncia del Tribunale sui ricorsi riguardanti lo stesso caso, che potrebbero essere successivamente proposti in virtù dell'articolo 13.

PARTE III

Articolo 12

a) E' istituito un Tribunale formato da sette giudici indipendenti designati per un periodo di cinque anni con decisione del Consiglio o, in mancanza, mediante estrazione a sorte da una lista comprendente un giudice proposto da ciascun Governo partecipante alla presente Convenzione.

b) Se il Tribunale non comprende giudici della nazionalità di una delle parti nella controversia proposta al Tribunale, il Governo interessato può designare una persona di sua scelta quale giudice suppletivo per tale controversia.

c) L'organizzazione del Tribunale e lo statuto dei giudici saranno regolati conformemente al Protocollo allegato alla presente Convenzione.

d) Il Tribunale adotta il proprio Regolamento di procedura che viene sottoposto all'approvazione del Consiglio.

Articolo 13

a) Ogni Governo partecipante alla presente Convenzione o ogni impresa interessata può inoltrare al Tribunale istituito dall'articolo 12 ricorsi contro le decisioni :

i) relative all'applicazione dell'articolo 3 ; l'omissione di decisione entro un termine di due mesi su una domanda di esame o di approvazione equivale ad una decisione di rigetto ;

ii) che prescrivono una o più delle misure previste dall'articolo 5 (b).

b) Se adito con ricorso ai sensi del paragrafo precedente, il Tribunale statuisce in ordine alla conformità della decisione impugnata con le disposizioni della presente Convenzione, dei regolamenti di sicurezza e degli accordi di cui all'articolo 8. Se il Tribunale riconosce che la decisione impugnata è contraria alle dette disposizioni, il Comitato di Direzione deve adottare le misure necessarie per dare esecuzione alla decisione del Tribunale.

c) Il Tribunale può porre a carico dell'Agenzia la riparazione del pregiudizio eventualmente subito per effetto della decisione impugnata.

d) Ogni impresa puo inoltre chiedere al Tribunale di ordinare all'Agenzia di riparare il pregiudizio anormale che essa ha subito a seguito di un'ispezione effettuata in base all'articolo 5.

Articolo 14

Il Tribunale sarà competente per deliberare su qualsiasi altra questione relativa all'azione comune dei paesi membri dell'Organizzazione nel campo dell'energia nucleare che gli verrà sottoposta a seguito di accordo tra le parti alla presente Convenzione a cio interessate.

Articolo 15

a) I ricorsi presentati al Tribunale debbono essere introdotti, nei casi previsti dal paragrafo (a) dell'articolo 13, entro il termine di due mesi a partire dalla notifica della decisione impugnata, o, negli

altri casi, entro il termine di tre anni a partire dal momento in cui l'impresa sia venuta a conoscenza dei fatti che le danno diritto al risarcimento.

b) Salvo quanto disposto dal paragrafo seguente, i ricorsi presentati davanti al Tribunale non hanno effetto sospensivo. Tuttavia, il Tribunale può ordinare la sospensione dell'esecuzione della decisione impugnata, qualora ritenga che le circostanze lo richiedano.

c) I ricorsi presentati al Tribunale contro le decisioni adottate in base all'art. 5 (b) (ii) hanno effetto sospensivo. Tuttavia, il Tribunale puo ordinare l'esecuzione immediata della decisione se richiestone da qualsiasi Governo partecipante alla presente Convenzione.

PARTE IV

Articolo 16

a) Un accordo verrà stipulato fra l'Organizzazione e la Comunità Europea dell'Energia Atomica (EURATOM) per fissare le condizioni alle quali sarà esercitato, da parte degli organi competenti dell'EURATOM, su delega dell'Agenzia, al fine di conseguire gli obiettivi della presente Convenzione sui territori ai quali si applica il Trattato, firmato a Roma il 25 marzo 1957, che istituisce la Comunità Europea dell'Energia Atomica (EURATOM), il controllo previsto dalla presente Convenzione. La Commissione Europea istituita dal detto Trattato sarà investita delle proposte in merito sin dal momento della sua costituzione, al fine di raggiungere un accordo nel più breve termine.

b) Un accordo potrà ugualmente essere concluso tra l'Organizzazione e l'Agenzia Internazionale dell'Energia Atomica per definire la cooperazione da instaurare fra le due istituzioni.

Articolo 17

I fini militari di cui all'articolo 1 comprendono l'utilizzazione delle materie fissili speciali in armi da guerra ad esclusione dell'utilizzazione in reattori per la produzione di elettricità o di calore, o per la propulsione.

Articolo 18

a) Per « materie fissili speciali » si intende il plutonio 239, l'uranio 233, l'uranio arricchito in uranio 235 o 233, qualsiasi materiale che contenga uno o più degli isotopi suddetti, e qualsiasi altra materia fissile che il Comitato di Direzione designerà di volta in volta. Tuttavia, il termine « materie fissili speciali » non si applica alle materie grezze.

b) Per « uranio arricchito in uranio 235 o 233 » si intende l'uranio contenente sia uranio 235, sia uranio 233, sia entrambi i detti isotopi in quantità tali che il rapporto fra la somma dei due isotopi e l'isotopo 238 sia superiore al rapporto fra l'isotopo 235 e l'isotopo 238 dell'uranio naturale.

c) Per « materie grezze » si intende l'uranio contenente la mescolanza di isotopi che si trova in natura, l'uranio il cui tenore in uranio 235 sia inferiore al normale, il torio, tutti i materiali summenzionati sotto forma di metallo, di lega, di composti chimici o di concentrati, qualsiasi altro materiale contenente uno o più dei materiali summenzionati in concentrazioni che il Comitato di Direzione fisserà di volta in volta e qualsiasi altra materia che il Comitato di Direzione designerà di volta in volta.

d) Per « materie » si intendono le materie grezze e le materie fissili speciali.

Articolo 19

a) Ogni Governo di un Paese membro o associato dell'Organizzazione non firmatario della presente Convenzione potrà, a condizione che faccia parte dell'Agenzia, aderirvi mediante notificazione indirizzata al Segretario Generale dell'Organizzazione.

b) Ogni Governo di qualsiasi altro paese non firmatario della presente Convenzione potrà, a condizione che faccia parte dell'Agenzia, aderirvi mediante notificazione indirizzata al Segretario Generale dell'Organizzazione e con l'accordo unanime dei Membri dell'Organizzazione. L'adesione prenderà effetto a partire dalla data di tale accordo.

Articolo 20

Ciascun Governo partecipante alla presente Convenzione puo mettere fine all'applicazione di essa nei propri confronti, mediante preavviso di un anno al Segretario Generale dell'Organizzazione, senza tuttavia che il suo ritiro possa far cessare il controllo esercitato sulle materie anteriormente fornitegli dall'Agenzia o sotto la sorveglianza di essa.

Articolo 21

a) La presente Convenzione sarà ratificata. Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Segretario Generale dell'Organizzazione.

b) La presente Convenzione entrerà in vigore dal momento in cui almeno dieci firmatari avranno depositato i propri strumenti di ratifica. Per i firmatari che la ratificheranno successivamente, la presente Convenzione entrerà in vigore al momento del deposito del rispettivo strumento di ratifica.

c) Tuttavia, l'applicazione della presente Convenzione nei territori dei paesi membri della Comunità Europea dell'Energia Atomica (EURATOM) sarà subordinata alla conclusione dell'Accordo previsto dall'articolo 16 (a), salvo — senza pregiudizio delle condizioni che saranno fissate dal predetto Accordo — quanto riguarda l'applicazione di essa agli impianti situati nell'ambito delle imprese comuni.

Articolo 22

Il Segretario Generale dell'Organizzazione darà comunicazione a tutti i Governi partecipanti alla presente Convenzione del ricevimento degli strumenti di ratifica e di adesione. Notificherà altresì la data di entrata in vigore della presente Convenzione.

ALLEGATO

INTERPRETAZIONE DELL'ARTICOLO 1

Le disposizioni dell'articolo 1 (a) (ii) relative ai « servizi forniti dall'Agenzia o sotto la sua sorveglianza » concernono l'aiuto speciale che potrà essere accordato a un paese in virtù di un accordo particolare concluso con il Governo interessato e non hanno lo scopo di estendere il campo di applicazione dell'articolo 2, estensione che comporti il controllo sull'attività delle persone che hanno collaborato ad imprese comuni, o sull'uso delle conoscenze acquisite dai partecipanti alle dette imprese.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti Plenipotenziari, debitamente autorizzati, hanno apposto le loro firme in calce alla presente Convenzione.

FATTO a Parigi, il 20 dicembre 1957, nelle lingue francese, inglese, tedesca, italiana e olandese, in un unico esemplare che verrà conser-

vato dal Segretario Generale dell'Organizzazione Europea di Cooperazione Economica, che ne trasmetterà copia certificata conforme a tutti i firmatari.

PROTOCOLLO RELATIVO AL TRIBUNALE CREATO DALLA CONVENZIONE SULL'ISTITUZIONE DI UN CONTROLLO DI SICUREZZA NEL CAMPO DELL'ENERGIA NUCLEARE

I GOVERNI partecipanti alla Convenzione sull'Istituzione di un Controllo di Sicurezza nel Campo dell'Energia Nucleare in data odierna (denominata qui appresso la « Convenzione »);

DESIDERANDO regolare, in base all'articolo 12 della Convenzione, l'organizzazione del Tribunale creato dal detto articolo e lo statuto dei giudici che lo compongono;

HANNO CONVENUTO le disposizioni che seguono, le quali vengono allegate alla Convenzione :

Articolo 1

Il Tribunale creato dall'articolo 12 (a) della Convenzione esercita le proprie funzioni in base alle disposizioni della Convenzione e del presente Protocollo.

Articolo 2

a) La designazione dei giudici, prevista dall'articolo 12 (a) della Convenzione, verrà effettuata entro il termine di sei mesi dall'entrata in vigore della Convenzione; le designazioni successive verranno effettuate entro i sei mesi successivi a ciascuna vacanza.

b) I seggi che si rendono vacanti verranno coperti, con la stessa procedura seguita per la prima designazione, per la residua durata del mandato.

Articolo 3

a) I giudici vengono scelti tra le personalità che offrano tutte le garanzie di indipendenza e che riuniscano le condizioni richieste per l'esercizio, nei rispettivi paesi, delle più alte funzioni giurisdizionali, ovvero che siano giureconsulti di notoria competenza.

b) I giudici non possono partecipare al regolamento di alcuna questione della quale essi si siano antecedentemente interessati in qualità di agenti, consulenti legali o avvocati di una delle parti, oppure come membri di un tribunale nazionale o internazionale, o di una commissione di inchiesta o a qualsiasi altro titolo. In caso di dubbio, spetta al Tribunale di decidere.

c) Il Tribunale non potrà comprendere più di un cittadino dello stesso Stato.

Articolo 4

a) I giudici godono dell'immunità di giurisdizione per gli atti da essi compiuti in veste ufficiale. Essi continuano a godere di tale immunità dopo la cessazione delle loro funzioni. Il Tribunale può togliere l'immunità.

b) I giudici non possono essere rimossi dalle loro funzioni che allorquando, a giudizio unanime degli altri giudici, essi abbiano cessato di rispondere alle condizioni richieste per la loro designazione ovvero non soddisfino più agli obblighi derivanti della loro carica.

c) Il giudice che sia interessato alle deliberazioni e decisioni previste dal presente articolo, non partecipa ad esse.

Articolo 5

a) Il Tribunale elegge il suo Presidente.

b) Il Tribunale nomina il suo Cancelliere.

Articolo 6

Le norme relative agli onorari dei giudici sono fissate dal Consiglio dell'Organizzazione Europea di Cooperazione Economica (denominata qui appresso l' « Organizzazione »).

Articolo 7

a) Il Presidente convoca il Tribunale quando è necessario.

b) Il Tribunale si riunisce presso la sede dell'Organizzazione.

c) Il Presidente presiede alle deliberazioni del Tribunale. In caso di impedimento, ovvero allorchè il Presidente ha la stessa nazionalità di una delle parti, la presidenza è assunta dal giudice più anziano.

Articolo 8

a) Le deliberazioni del Tribunale sono valide se almeno cinque giudici sono presenti.

b) Tutte le decisioni del Tribunale sono adottate a maggioranza dei giudici presenti.

c) In caso di parità di voti, il voto del Presidente o di chi lo sostituisce è preponderante.

Articolo 9

a) L'udienza è pubblica, salvo decisione in contrario, adottata d'ufficio o su richiesta delle parti.

b) Le deliberazioni del Tribunale sono segrete. Le sue decisioni debbono essere motivate e citare i nomi dei giudici che hanno deliberato.

Articolo 10

a) Ii paesi membri e l'Organizzazione sono rappresentati dinanzi al Tribunale da un agente nominato per ogni caso. L'agente può essere assistito dinanzi al Tribunale da consulenti legali o da avvocati.

b) Le altre parti possono essere rappresentate da persone abilitate al patrocinio dinanzi ad un Tribunale di uno dei paesi membri.

c) Gli agenti, i consulenti legali e gli avvocati di cui al presente articolo godono dell'immunità di giurisdizione per le parole pronunciate e per gli scritti da essi presentati, in relazione con l'esercizio delle loro funzioni previste dal presente articolo. Essi godono inoltre dell'inviolabilità dei documenti e della libertà di movimento fra la sede del Tribunale e il luogo della loro residenza abituale.

d) Tali immunità sono concesse alle dette persone esclusivamente nell'interesse della buona amministrazione della giustizia e nella misura necessaria allo svolgimento delle loro funzioni. Il Tribunale può togliere l'immunità allorchè giudichi che tale misura non sia contraria alla buona amministrazione della giustizia.

e) Il Tribunale detiene, nei confronti dei consulenti legali e degli avvocati che si presentano dinanzi ad esso, i poteri normalmente riconosciuti in tale campo alle corti e ai tribunali, alle condizioni che saranno determinate dal Regolamento di procedura.

Articolo 11

a) Testimoni ed esperti potranno essere intesi alle condizioni che saranno determinate dal Regolamento di procedura.

b) I testimoni e gli esperti possono essere intesi sia sotto vincolo di giuramento secondo la formulà fissata dal Regolamento di procedura, sia secondo le modalità previste dalla legislazione nazionale del testimonio o dell'esperto.

Articolo 12

a) Il Tribunale puo chiedere che un testimonio o un esperto sia inteso dall'autorità giudiziaria del suo luogo di residenza.

b) La relativa domanda è indirizzata al Governo interessato che ne investirà l'autorità giudiziaria competente.

Articolo 13

a) Ogni violazione di giuramento commessa da un testimonio o da un esperto dinanzi al Tribunale verrà considerata alla stregua della stessa violazione commessa dinanzi ad una corte, giudicante in materia civile, del paese nel quale il Tribunale ha tenuto la sua sessione.

b) Se tale violazione è stata commessa durante una audizione di cui al precedente articolo 12, dinanzi ad una autorità giudiziaria nazionale, si applicherà la legislazione nazionale del paese cui appartiene la detta autorità giudiziaria.

Articolo 14

Il Tribunale fissa l'ammontare e l'attribuzione delle spese.

Articolo 15

Le spese relative al funzionamento del Tribunale sono iscritte nel bilancio dell'Organizzazione.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti Plenipotenziari, debitamente autorizzati, hanno apposto le loro firme in calce al presente Protocollo.

FATTO a Parigi, il 20 dicembre 1957, nelle lingue francese, inglese, tedesca, italiana ed olandese, in un unico esemplare che verrà conservato dal Segretario generale dell'Organizzazione Europea di Cooperazione Economica, che ne trasmetterà copia conforme a tutti i firmatari.

No. 51316

United Nations
and
Côte d'Ivoire

Exchange of letters constituting an agreement between the United Nations and the Government of the Republic of Côte d'Ivoire on the holding of the Workshop on the Regular Process for global reporting and assessment of the state of the marine environment, including socio-economic aspects, to be held in Grand Bassam, Côte d'Ivoire, from 28 to 30 October 2013. New York, 6 August 2013 and 22 August 2013

Entry into force: *22 August 2013 by the exchange of the said letters, in accordance with paragraph 9*

Authentic text: *French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 28 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Organisation des Nations Unies
et
Côte d'Ivoire

Échange de lettres constituant un accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire sur la tenue de l'Atelier concernant le Mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques, devant avoir lieu à Grand Bassam (Côte d'Ivoire) du 28 au 30 octobre 2013. New York, 6 août 2013 et 22 août 2013

Entrée en vigueur : *22 août 2013 par l'échange desdites lettres, conformément au paragraphe 9*

Texte authentique : *français*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *d'office, 28 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51317

United Nations
and
China

Exchange of letters constituting an agreement between the United Nations and the Government of the People's Republic of China on the holding of the United Nations International Meeting in Support of Israeli-Palestinian Peace from 18 to 19 June 2013 in Beijing. Geneva, 7 June 2013, and New York, 17 June 2013

Entry into force: *17 June 2013 by the exchange of the said letters, in accordance with their provisions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 6 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Organisation des Nations Unies
et
Chine

Échange de lettres constituant un accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement de la République populaire de Chine concernant la tenue de la Réunion internationale des Nations Unies à l'appui de la paix israélo-palestinienne du 18 au 19 juin 2013 à Beijing. Genève, 7 juin 2013, et New York, 17 juin 2013

Entrée en vigueur : *17 juin 2013 par l'échange desdites lettres, conformément à leurs dispositions*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *d'office, 6 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51318

United Nations
and
Spain

Exchange of letters constituting an agreement between the United Nations and the Kingdom of Spain concerning the deployment of International Computing Centre personnel and property to the UN Support Base in Valencia. New York, 28 February 2013, and Madrid, 8 July 2013

Entry into force: *provisionally on 2 August 2013 by the exchange of the said letters, in accordance with their provisions*

Authentic texts: *English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 7 August 2013*

Organisation des Nations Unies
et
Espagne

Échange de lettres constituant un accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Royaume d'Espagne relatif au déploiement de personnel et de biens du Centre international de calcul à la Base d'appui des Nations Unies à Valence. New York, 28 février 2013, et Madrid, 8 juillet 2013

Entrée en vigueur : *provisoirement le 2 août 2013 par l'échange desdites lettres, conformément à leurs dispositions*

Textes authentiques : *anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *d'office, 7 août 2013*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

I

REFERENCE

28 February 2013

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between the Kingdom of Spain and the United Nations regarding the Use by the United Nations of Premises in the Kingdom of Spain for the Support of United Nations Peacekeeping and Related Operations concluded between the United Nations and the Kingdom of Spain in 2009 (hereinafter referred to as "the Agreement").

I also have the honour to refer to the Administrative Agreement between the United Nations and the Ministry of Defence of the Kingdom of Spain (the "Ministry") regarding the Use by the United Nations of Premises in Valencia, Spain, signed by the United Nations and the Ministry on 16 March 2009 (the "Administrative Agreement"), pursuant to which the United Nations established a United Nations support base in Valencia, Spain, for the purposes of providing support to United Nations peacekeeping and related operations (the "United Nations Support Base in Valencia").

In this regard, I wish to recall the discussions that have recently taken place with the Office of Foreign Policy, and Multilateral, Global and Security Affairs, at the Ministry of Foreign Affairs and Cooperation, concerning the deployment of personnel and equipment from the International Computing Centre to the United Nations Support Base in Valencia to facilitate the provision of the above-mentioned support to United Nations peacekeeping and related operations.

His Excellency,
Mr. José Manuel Garcia-Margallo
Minister of Foreign Affairs and Cooperation
Madrid

It is recalled that the International Computing Centre was established by a Memorandum of Agreement between the United Nations, the United Nations Development Programme and the World Health Organization as an inter-organization facility to provide an electronic data processing service, pursuant to General Assembly Resolution 2741 (XXV) of 17 December 1970. The International Computing Centre derives its privileges and immunities through the World Health Organization under the Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies concluded on 21 November 1947, of which Spain is a signatory.

Following the aforementioned discussions, I wish to seek the agreement of the Kingdom of Spain that personnel and property (computing equipment, etc.) of the International Computing Centre may be deployed to the United Nations Support Base in Valencia and that the terms of the Agreement shall apply, *mutatis mutandis*, to those International Computing Centre personnel and property in Spain.

I wish to propose that upon receipt of your confirmation in writing of the above, this exchange of letters shall constitute an agreement between the United Nations and the Kingdom of Spain concerning the deployment of International Computing Centre personnel and property to the United Nations Support Base in Valencia.

This agreement shall be applied provisionally as from the receipt of the confirmation. This agreement shall enter into force on the day following the date of receipt of the last of the notifications by which the parties will have informed each other of the completion of their respective formal requirements, in accordance with their internal legal requirements.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

Ameerah Haq
Under-Secretary-General
for Field Support

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

II

MINISTERIO
DE ASUNTOS EXTERIORES
Y DE COOPERACIÓN

El Ministro

Sra. Ameerah Haq
Secretaria General Adjunta del Departamento
de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno

Madrid, 8 de julio de 2013

Estimada Sra. Haq:

Me complace referirme a su carta de fecha 28 de febrero de 2013 y cuyo contenido es el siguiente:

"Excelentísimo Señor:

Tengo el honor de hacer referencia al Acuerdo entre las Naciones Unidas y el Reino de España relativo al uso por las Naciones Unidas de locales en el Reino de España para la prestación de apoyo a operaciones de mantenimiento de la paz y operaciones conexas de las Naciones Unidas, celebrado entre las Naciones Unidas y el Reino de España en 2009 (en lo sucesivo denominado "el Acuerdo").

Tengo asimismo el honor de hacer referencia al Acuerdo Administrativo entre las Naciones Unidas y el Ministerio de Defensa del Reino de España (el "Ministerio") relativo al uso por las Naciones Unidas de locales en Valencia, España, firmado por las Naciones Unidas y el Ministerio el 16 de marzo de 2009 (el "Acuerdo Administrativo"), en virtud del cual Naciones Unidas estableció una base de apoyo de las NN.UU. en Valencia, España, para la prestación de apoyo a operaciones de mantenimiento de la paz y operaciones conexas de las Naciones Unidas (la "Base de Apoyo de las Naciones Unidas en Valencia").

A este respecto, deseo recordarle las conversaciones recientemente mantenidas con la Dirección General de Política Exterior y Asuntos Multilaterales, Globales y de Seguridad, en el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, en relación con el despliegue de equipos y personal del Centro Internacional de Cálculos Electrónicos a la Base de Apoyo de las Naciones Unidas, en Valencia, a fin de facilitar la prestación del mencionado apoyo a las operaciones de mantenimiento de la paz y operaciones conexas de las Naciones Unidas.

Es sabido que el Centro Internacional de Cálculos Electrónicos se creó mediante Memorando de Acuerdo entre las Naciones Unidas, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y la Organización Mundial de la Salud, como centro interorganizativo para la prestación de servicios de procesamiento electrónico de datos, de conformidad con la Resolución 2741 (XXV) de las Naciones Unidas, de 17 de diciembre de 1970. El Centro Internacional de Cálculos Electrónicos goza de los correspondientes privilegios e inmunidades a través de la Organización Mundial de la Salud, con arreglo a la Convención sobre Privilegios e Inmunidades de los Organismos Especializados, celebrada el 21 de noviembre de 1947 y de la que España es signataria.

Como continuación de las conversaciones mencionadas, deseo recabar el consentimiento del Reino de España para el despliegue de bienes (equipos informáticos, etc.) y personal del Centro Internacional de Cálculos Electrónicos a la Base de Apoyo de las Naciones Unidas en Valencia, y para que las disposiciones del Acuerdo sean de aplicación, mutatis mutandis, al personal y a los bienes en España del Centro Internacional de Cálculos Electrónicos.

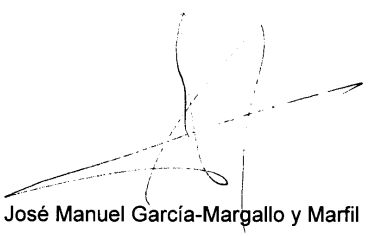
Propongo que, a la recepción de su confirmación escrita de lo anterior, este canje de cartas constituya un acuerdo entre las Naciones Unidas y el Reino de España en relación con el despliegue de bienes y de personal del Centro Internacional de Cálculos Electrónicos en la Base de Apoyo de las Naciones Unidas en Valencia.

El presente Acuerdo se aplicará de forma provisional a partir de la recepción de la confirmación, y entrará en vigor el día siguiente a la fecha de recepción de la última de las notificaciones por las que las partes se informen recíprocamente del cumplimiento de sus requisitos formales respectivos, de conformidad con su normativa interna.

Le ruego acepte, Sr. Ministro, el testimonio de mi más alta consideración."

En respuesta a lo anterior, me complace confirmar que la propuesta descrita anteriormente es aceptable para España y que su Carta y ésta de respuesta constituirán un Acuerdo entre el Reino de España y las Naciones Unidas, que se aplicará provisionalmente desde la fecha de mi respuesta y entrará en vigor en la fecha de la notificación en la que el Reino de España comunique por escrito a las Naciones Unidas el cumplimiento de los requisitos legales internos previstos en su legislación relativa a la celebración de tratados internacionales.

Reciba, Sra. Secretaria General Adjunta, el testimonio de mi consideración más distinguida.



José Manuel García-Margallo y Marfil

[TRANSLATION – TRADUCTION]

II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS AND COOPERATION

THE MINISTER

Madrid, 8 July 2013

Madam Under-Secretary-General,

I have the honour to refer to your letter of 28 February 2013, which reads as follows:

[See letter I]

In response to the foregoing, I have the honour to confirm that the above proposal is acceptable to Spain and that your letter and this reply letter shall constitute an Agreement between the Kingdom of Spain and the United Nations, which shall be applied on a provisional basis as from the date of receipt of this reply. It shall enter into force on the date of the notification by which the Kingdom of Spain informs the United Nations in writing that the domestic legal requirements stipulated in its legislation with regard to the conclusion of international treaties have been completed.

Please accept, Madam Under-Secretary-General, the assurances of my highest consideration.

JOSÉ MANUEL GARCÍA-MARGALLO Y MARFIL

Ms. Ameerah Haq
Under-Secretary-General for Field Support

[TRANSLATION – TRADUCTION]

I

28 février 2013

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre le Royaume d'Espagne et l'Organisation des Nations Unies concernant l'emploi par les Nations Unies des locaux du Royaume d'Espagne pour l'appui des opérations de maintien de la paix et connexes des Nations Unies, conclu entre les Nations Unies et le Royaume d'Espagne en 2009 (ci-après dénommé l'« Accord »).

J'ai également l'honneur de me référer à l'Accord administratif entre l'Organisation des Nations Unies et le Ministère de la défense du Royaume d'Espagne (le « Ministère ») concernant l'emploi par les Nations Unies des locaux de Valence (Espagne), signé par les Nations Unies et le Ministère le 16 mars 2009 (l'« Accord administratif »), en vertu duquel les Nations Unies ont établi une base d'appui des Nations Unies à Valence (Espagne), dans le but de soutenir les opérations de maintien de la paix et les opérations connexes (la « Base d'appui des Nations Unies à Valence »).

À cet égard, je souhaite rappeler les discussions qui ont récemment été tenues avec la Direction générale de la politique extérieure et des affaires multilatérales, mondiales et de sécurité au Ministère des affaires étrangères et de la coopération, concernant le déploiement de personnel et d'équipement du Centre international de calcul des Nations Unies à la Base d'appui de Valence, en vue de faciliter l'appui susmentionné aux opérations de maintien de la paix et aux opérations connexes.

Il convient de rappeler que le Centre international de calcul a été institué par un protocole d'accord entre l'Organisation des Nations Unies, le Programme des Nations Unies pour le développement et l'Organisation mondiale de la Santé en tant que local interorganisationnel destiné à fournir un service de traitement de données électroniques, en vertu de la résolution 2741 (XXV) de l'Assemblée générale du 17 décembre 1970. Le Centre international de calcul tire ses privilèges et ses immunités de l'Organisation mondiale de la Santé en vertu de la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées, conclue le 21 novembre 1947 et dont l'Espagne est signataire.

Sur la base des discussions précédemment mentionnées, je souhaite demander au Royaume d'Espagne l'autorisation de déployer du personnel et des biens (matériel informatique et autre équipement) du Centre international de calcul à la Base d'appui des Nations Unies à Valence et d'appliquer, mutatis mutandis, les termes de cet Accord au personnel et aux biens du Centre international de calcul en Espagne.

Je souhaite proposer que, dès réception de votre confirmation écrite de ce qui a été précédemment mentionné, cet échange de lettres constitue un accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Royaume d'Espagne relatif au déploiement de personnel et de biens du Centre international de calcul à la Base d'appui des Nations Unies à Valence.

Cet accord sera appliqué de manière provisoire à compter de la réception de la confirmation. Il entrera en vigueur le jour suivant la réception de la dernière notification par laquelle les Parties se seront mutuellement informées de l'accomplissement de leurs formalités respectives, conformément à leurs obligations légales internes.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

La Secrétaire générale adjointe à l'appui aux missions
AMEERAH HAQ

Son Excellence
Monsieur José Manuel García-Margallo y Marfil
Ministre des affaires étrangères et de la coopération
Madrid

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DE LA COOPÉRATION
LE MINISTRE

Madrid, le 8 juillet 2013

Madame la Secrétaire générale adjointe,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre datée du 28 février 2013 et dont le contenu est le suivant :

[Voir lettre I]

En réponse à ce qui précède, j'ai l'honneur de confirmer que la proposition décrite antérieurement est acceptable par l'Espagne et que votre lettre ainsi que la présente réponse constitueront un accord entre le Royaume d'Espagne et l'Organisation des Nations Unies, qui sera appliqué de manière provisoire à compter de la réception de ma confirmation et entrera en vigueur à la date de la notification par laquelle le Royaume d'Espagne informera par écrit l'Organisation des Nations Unies de l'accomplissement des obligations légales internes prévues dans sa législation relative à la conclusion de traités internationaux.

Veuillez agréer, Madame la Secrétaire générale adjointe, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

JOSÉ MANUEL GARCÍA-MARGALLO Y MARFIL

Madame Ameerah Haq
Secrétaire générale adjointe à l'appui aux missions

No. 51319

United Nations
and
Rwanda

Agreement concerning the arrangements for the thirty-sixth Ministerial Meeting of the United Nations Standing Advisory Committee on Security Questions in Central Africa in Kigali, Republic of Rwanda, between the Government of the Republic of Rwanda and the United Nations. Kigali, 12 August 2013

Entry into force: *12 August 2013 by signature, in accordance with article XII*

Authentic text: *French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 12 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Organisation des Nations Unies
et
Rwanda

Accord concernant les dispositions à prendre en vue de la trente-sixième réunion ministérielle du Comité consultatif permanent des Nations Unies chargé des questions de sécurité en Afrique centrale à Kigali (République du Rwanda) entre le Gouvernement de la République du Rwanda et l'Organisation des Nations Unies. Kigali, 12 août 2013

Entrée en vigueur : *12 août 2013 par signature, conformément à l'article XII*

Texte authentique : *français*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *d'office, 12 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 51320

International Fund for Agricultural Development
and
Pakistan

Financing Agreement (Gwadar-Lasbela Livelihoods Support Project) between the Islamic Republic of Pakistan and the International Fund for Agricultural Development (with schedules and General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009, as amended through 17 September 2010). Rome, 31 January 2013

Entry into force: *31 January 2013, in accordance with section 13.01 of the General Conditions*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Fund for Agricultural Development, 15 August 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Fonds international de développement agricole
et
Pakistan

Accord de financement (Projet d'appui aux moyens de subsistance dans les districts de Gwadar et Lasbela) entre la République islamique de Pakistan et le Fonds international de développement agricole (avec annexes et Conditions générales applicables au financement du développement agricole en date du 29 avril 2009, telles qu'amendées au 17 septembre 2010). Rome, 31 janvier 2013

Entrée en vigueur : *31 janvier 2013, conformément à la section 13.01 des Conditions générales*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Fonds international de développement agricole, 15 août 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

ANNEX A

Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc., concerning treaties and international agreements registered in August 2013 with the Secretariat of the United Nations

---

ANNEXE A

Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés en août 2013 au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

No. 4. Multilateral

CONVENTION ON THE PRIVILEGES AND IMMUNITIES OF THE UNITED NATIONS. NEW YORK, 13 FEBRUARY 1946 [*United Nations, Treaty Series, vol. 1, I-4.*]

ACCESSION

Brunei Darussalam

Deposit of instrument with the Secretary-General of the United Nations: 1 August 2013

Date of effect: 1 August 2013

Registration with the Secretariat of the United Nations: ex officio, 1 August 2013

Nº 4. Multilatéral

CONVENTION SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DES NATIONS UNIES. NEW YORK, 13 FÉVRIER 1946 [*Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1, I-4.*]

ADHÉSION

Brunéi Darussalam

Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies : 1er août 2013

Date de prise d'effet : 1er août 2013

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : d'office, 1er août 2013

ISBN 978-92-1-900925-7



18-18461

UNITED

NATIONS

TREATY

SERIES

Volume
2952

2013

I. Nos.
51299-51320
Annex A
Annexe A

RECUEIL

DES

TRAITÉS

NATIONS

UNIES