

---

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL  
Programme des activités sectorielles

**Groupe de travail tripartite de haut niveau  
sur les normes du travail maritime  
(deuxième réunion)**

Deux documents d'information établis par l'Organisation  
maritime internationale (OMI) pour la réunion

Genève, 2002



BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL GENÈVE

---

---

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

**Groupe de travail tripartite de haut niveau  
sur les normes du travail maritime  
(deuxième réunion)**

Deux documents d'information établis par l'Organisation  
maritime internationale (OMI) pour la réunion

Genève, 2002

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL GENÈVE

---

---

## **Table des matières**

	<i>Page</i>
Document d'information I.....	1
Introduction.....	1
Code international de gestion de la sécurité (ISM).....	1
Introduction.....	1
Définitions importantes du Code.....	1
Objectifs du Code.....	2
Système de gestion de la sécurité.....	2
Notification et analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux.....	2
Vérification, examen et évaluation effectués par la compagnie.....	3
Certification et vérification périodique.....	3
Conventions de l'OIT.....	3
Introduction.....	3
Normes en vigueur de l'OIT dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité.....	4
Conclusion.....	5
Document d'information II.....	15
Informations générales sur la procédure d'amendement de la convention STCW.....	15
Incorporation de la convention n° 69 de l'OIT.....	16
Incorporation de la convention n° 74 de l'OIT.....	17
Conclusion.....	17

---

# Réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (14-18 octobre 2002)

## Document d'information I

### Introduction

1. A sa première réunion (24-28 juin 2002), le sous-groupe du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime a demandé à l'OMI de lui fournir un document d'information mettant en évidence les forces et les faiblesses résultant de l'établissement d'un lien entre la convention consolidée et le Code ISM. Comme le texte de la convention consolidée n'était pas disponible au moment où le présent document a été établi, ce document résume les normes du Code ISM en matière de gestion de la sécurité et fait un inventaire général des différents aspects des conventions en vigueur de l'OIT qui pourraient être abordés dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité des compagnies, qui soit conforme aux prescriptions du Code ISM. Les recommandations en vigueur de l'OIT ne sont pas prises en considération.

## Code international de gestion de la sécurité (ISM)

### Introduction

2. L'objet du Code ISM est d'établir une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution. Etant donné qu'il n'existe pas deux compagnies de navigation ni deux armateurs identiques et que les navires sont exploités dans des conditions très diverses, le Code est fondé sur des principes et des objectifs généraux. Le Code est formulé en termes généraux afin qu'il soit largement appliqué. Le préambule du Code déclare que la pierre angulaire d'une bonne gestion de la sécurité est l'engagement au plus haut niveau de la direction et que, lorsqu'il s'agit de sécurité et de prévention de la pollution, ce sont l'engagement, la compétence, les attitudes et la motivation des personnes individuelles à tous les niveaux qui déterminent le résultat final.

### Définitions importantes du Code

3. Lorsqu'on envisage de recourir à des systèmes de gestion de la sécurité comme moyen éventuel de mettre en œuvre les prescriptions de l'OIT, il y a lieu de tenir compte des définitions ci-après. Pour de plus amples informations, on pourra se référer au texte intégral du Code ISM, qui figure en annexe.

«**Compagnie**» désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code.

---

«**Système de gestion de la sécurité**» désigne un système structuré et documenté qui permet au personnel de la compagnie d'appliquer efficacement la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

«**Document de conformité**» désigne un document délivré à une **compagnie** qui satisfait aux prescriptions du présent Code.

«**Certificat de gestion de la sécurité**» désigne un document délivré à un **navire** pour attester que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.

## **Objectifs du Code**

4. Les objectifs du Code sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels.

## **Système de gestion de la sécurité**

5. Les objectifs de la compagnie en matière de gestion de la sécurité sont d'offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger. Le système de gestion de la sécurité devrait garantir que les règles et règlements obligatoires sont observés et que l'on prend en considération les recueils de règles, codes, directives et normes applicables recommandés par l'OMI, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime. Par ailleurs, le système devrait garantir une amélioration constante des compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité.
6. Un système de gestion de la sécurité devrait comprendre:
  - une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement;
  - des instructions et des procédures propres à garantir la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement conformément à la réglementation internationale et à la législation de l'Etat du pavillon pertinentes;
  - une hiérarchie et des moyens de communication permettant aux membres du personnel de bord de communiquer entre eux et avec les membres du personnel à terre;
  - des procédures de notification des accidents et du non-respect des dispositions du présent Code;
  - des procédures de préparation et d'intervention pour faire face aux situations d'urgence; et
  - des procédures d'audit interne et de contrôle de la gestion.

## **Notification et analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux**

7. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des procédures garantissant que les irrégularités, les accidents et les incidents potentiellement dangereux sont signalés à la compagnie et qu'ils font l'objet d'une enquête et d'une analyse, l'objectif étant de renforcer la sécurité et la prévention de la pollution.

---

## **Vérification, examen et évaluation effectués par la compagnie**

8. La compagnie devrait effectuer des audits internes pour vérifier que les activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution sont conformes au système de gestion de la sécurité. Elle devrait aussi évaluer périodiquement l'efficacité du système de la gestion de la sécurité et, lorsque cela s'avère nécessaire, réviser le système conformément aux procédures qu'elle a établies.

## **Certification et vérification périodique**

9. Le navire devrait être exploité par une compagnie à laquelle a été délivré un document de conformité ou un document de conformité provisoire d'une validité maximale de cinq ans. La validité du document de conformité devrait être vérifiée chaque année au cours des trois mois qui précèdent ou qui suivent la date anniversaire.
10. Le Certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré à un navire pour une période ne dépassant pas cinq ans. La validité de ce certificat devrait faire l'objet d'au moins une vérification intermédiaire, entre la deuxième et la troisième date anniversaire de sa délivrance.
11. Le document de conformité n'est valable que pour les types de navires qui sont expressément indiqués sur ce document. Cette indication devrait être fondée sur les types de navires sur lesquels était basée la vérification initiale. D'autres types de navires ne devraient être ajoutés que lorsqu'il a été vérifié que la compagnie est en mesure de satisfaire aux prescriptions du présent Code applicables à ces types de navires.
12. Le document de conformité devrait être retiré par l'administration ou, à sa demande, par le gouvernement contractant qui l'a délivré, lorsque la vérification annuelle n'est pas demandée ou s'il existe des preuves de défauts de conformité majeurs avec le présent Code. En cas de retrait du document de conformité, tous les certificats de gestion de la sécurité et/ou certificats de gestion de la sécurité provisoires associés à ce document devraient également être retirés.

## **Conventions de l'OIT**

### **Introduction**

13. Le contrôle et l'inspection des navires visent à s'assurer que ces navires sont conformes aux prescriptions des Conventions SOLAS et MARPOL ainsi que de la Convention sur les lignes de charge de l'OMI, après quoi il leur est délivré un certificat qui est accepté comme preuve de ce qu'ils sont conformes à ces normes internationales. Le système de gestion de la sécurité devrait assurer la conformité avec ces règles et règlements obligatoires, étant entendu que la vérification de la bonne application du Code ISM ne fait pas double emploi avec ces contrôles et inspections et ne les remplace pas.
14. Quoiqu'il soit obligatoire en vertu du chapitre IX de la Convention SOLAS, le système de gestion de la sécurité ne se limite pas au respect des règles et règlements obligatoires de l'OMI (tant nationaux qu'internationaux) et aux directives adoptées par d'autres instances. Dans les limites des objectifs du Code tendant à garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et à empêcher les atteintes à l'environnement, le respect des conventions et recommandations en vigueur de l'OIT peut donc être garanti par le système de gestion de la sécurité des compagnies.

---

## **Normes en vigueur de l'OIT dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité**

- 15.** En termes généraux, un système de gestion est un système structuré et documenté permettant au personnel d'appliquer efficacement la politique d'une compagnie. Cependant, le système requis au titre des dispositions du Code ISM est plus ciblé en ce sens qu'il est axé sur la politique menée par les compagnies en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Lorsqu'on examine les prescriptions de l'OIT et la manière dont un système de gestion de la sécurité conforme aux prescriptions du Code ISM peut y répondre, un certain nombre de formules sont envisageables. Par exemple, un système de gestion de la sécurité qui se limiterait à la politique de la sécurité et de la protection de l'environnement ne serait en mesure de répondre qu'à un nombre limité des prescriptions en vigueur de l'OIT. A l'inverse, une interprétation plus large de la notion de «gestion de la sécurité» et un élargissement du champ d'application de la politique de la compagnie à des questions dépassant la sécurité et la protection de l'environnement au sens strict pourraient permettre de répondre à des prescriptions supplémentaires dans le cadre des dispositions du Code ISM. Par ailleurs, un certain affinement des prescriptions en vigueur de l'OIT pourrait permettre d'assurer le respect des dispositions de l'OIT dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité en vigueur.
- 16.** Comme les conventions de l'OMI sont essentiellement des normes techniques (assorties cependant de certains éléments opérationnels), le système de gestion de la sécurité adopté en vertu du Code ISM pourrait permettre également d'assurer la conformité avec les normes techniques similaires de l'OIT, en particulier si une prescription relative aux contrôles et à la délivrance de certificats devait être adoptée pour répondre aux prescriptions «techniques» en vigueur de l'OIT comme celles contenues dans la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et dans la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970.
- 17.** Dans le cadre des conventions en vigueur de l'OIT, les articles 5 et 6 de la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, imposent des obligations aux armateurs en matière de prévention des accidents et de fourniture d'équipement de protection qui sont compatibles avec l'objectif général du Code ISM tendant à assurer des pratiques sûres et un cadre de travail sûr à bord. Il s'agit là d'un exemple de dispositions en vigueur de l'OIT qui s'accorde avec la prescription du Code ISM tendant à faire que le système de gestion de la sécurité permette au personnel de mettre en œuvre la politique de la compagnie relative à la sécurité et à la protection de l'environnement.
- 18.** De même, la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, contient des dispositions qui visent à assurer une exploitation sûre des navires et un cadre de travail sûr par la fixation de périodes de repos et d'un niveau minimum d'effectifs. L'article 13 impose des responsabilités particulières aux armateurs et aux capitaines. Comme les Conventions SOLAS et STCW traitent également de ces questions, l'inclusion des dispositions de l'OIT dans le système de gestion de la sécurité d'une compagnie en vue d'atteindre un but similaire devrait être facilement réalisable.
- 19.** Il apparaît que les conventions en vigueur de l'OIT, comme la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926, et la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, sont moins compatibles avec un système de gestion de la sécurité fondé sur le Code ISM qui se limiterait aux questions de sécurité et de protection de l'environnement. Le système d'une compagnie pourrait comprendre des procédures structurées et documentées qui porteraient sur l'opération simple consistant à signer les contrats d'engagement, étant entendu qu'un tel système ne semble pas adapté à la définition des modalités d'un accord quelconque ou de son exécution. La question des documents d'identité des gens de mer échappe totalement aux responsabilités des

---

compagnies et est donc incompatible avec le système de gestion de la sécurité de ces compagnies.

20. En ce qui concerne les conventions de l'OIT qui portent sur les conditions d'admission à l'emploi, par exemple la convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936, et la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, il apparaît que, si les responsabilités définies visent clairement à garantir que les employeurs n'engagent pas de gens de mer qui n'ont pas atteint l'âge minimum ou qui ne sont pas dans la condition physique voulue, l'application et l'exécution des prescriptions se font dans le cadre de la législation nationale et n'apparaissent pas adaptées à une mise en œuvre dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité fondé sur le Code ISM.
21. Dans les domaines de la sécurité sociale tombant dans le champ d'application de la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, les armateurs (notion non définie) ont actuellement des responsabilités liées aux soins médicaux à apporter aux gens de mer qui sont à bord ou qui sont laissés à terre en raison de leur condition. Ces responsabilités sont limitées dans le temps car la convention considère qu'elles devraient incomber aux Etats Membres. Un système de gestion de la sécurité à vocation large pourrait aller jusqu'à couvrir les questions médicales à bord des navires dans le cadre de l'objectif du Code ISM consistant à prévenir les lésions corporelles et les pertes en vies humaines, mais il apparaît que les autres responsabilités incombant aux armateurs au titre de cette convention ne pourraient être incluses dans un système de gestion de la sécurité.

## **Conclusion**

22. Un système de gestion de la sécurité vise à garantir la conformité avec les règles et règlements obligatoires et à assurer une amélioration constante des compétences du personnel, à terre comme à bord des navires, en matière de gestion de la sécurité. Les mesures, instructions et procédures incluses dans un tel système pourraient facilement être adaptées à certaines prescriptions en vigueur de l'OIT ou englober des prescriptions révisées et mises à jour. Pour répondre aux prescriptions en vigueur de l'OIT qui portent sur des questions comme la santé et le bien-être, la sécurité sociale et les conditions générales d'emploi, il faudrait élargir soit l'interprétation de la prescription en vigueur du Code ISM portant sur les mesures relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement, soit les objectifs du Code ISM.

---

## Annexe

### Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) 2002

#### Préambule

1. L'objet du présent Code est d'établir une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution.
2. L'Assemblée a adopté la résolution A. 443(XI) par laquelle elle a invité tous les gouvernements à prendre les mesures nécessaires pour protéger le capitaine du navire dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin.
3. L'Assemblée a aussi adopté la résolution A. 680(17) dans laquelle elle reconnaissait qu'il était nécessaire que la gestion soit structurée de manière satisfaisante pour que le personnel navigant puisse assurer et maintenir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.
4. Etant donné qu'il n'existe pas deux compagnies de navigation, ni deux armateurs identiques et que les navires sont exploités dans des conditions très diverses, le Code est fondé sur des principes et des objectifs généraux.
5. Le Code est formulé en termes généraux afin qu'il soit largement appliqué. Il est évident qu'aux différents niveaux de la gestion, que ce soit à terre ou en mer, des niveaux différents de connaissance des éléments décrits seront requis.
6. La pierre angulaire d'une bonne gestion de la sécurité est l'engagement au plus haut niveau de la direction. Lorsqu'il s'agit de sécurité et de prévention de la pollution, ce sont l'engagement, la compétence, les attitudes et la motivation des personnes individuelles à tous les niveaux qui déterminent le résultat final.

#### Partie A. Mise en œuvre

##### 1. Généralités

###### 1.1. Définitions

Ces définitions s'appliquent à la fois à la partie A et à la partie B du présent Code.

1.1.1. «Code international de gestion de la sécurité» (ISM) désigne le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, tel qu'adopté par l'Assemblée et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation.

1.1.2. «Compagnie» désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code.

1.1.3. «Administration» désigne le gouvernement de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

1.1.4. «Système de gestion de la sécurité» désigne un système structuré et documenté qui permet au personnel de la compagnie d'appliquer efficacement la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

1.1.5. «Document de conformité» désigne un document délivré à une compagnie qui satisfait aux prescriptions du présent Code.

1.1.6. «Certificat de gestion de la sécurité» désigne un document délivré à un navire pour attester que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.

1.1.7. «Preuve objective» désigne tout renseignement, document ou exposé des faits quantitatifs ou qualitatifs ayant trait à la sécurité ou à l'existence et à l'application d'un élément du

---

système de gestion de la sécurité, qui se fonde sur des constatations, des mesures ou des essais et qui peut être vérifié.

1.1.8. «Constatation» désigne un exposé des faits établi lors d'un audit de la gestion de la sécurité et étayé par des preuves objectives.

1.1.9. «Défaut de conformité» désigne une situation constatée dans laquelle des preuves objectives démontrent qu'une prescription spécifiée n'a pas été observée.

1.1.10. «Défaut de conformité majeur» désigne une irrégularité identifiable qui constitue une menace grave pour la sécurité du personnel ou du navire ou un risque grave pour l'environnement et qui exige des mesures correctives immédiates, et inclut la non-application effective et systématique d'une prescription du présent Code.

1.1.11. «Date anniversaire» désigne le jour et le mois de l'année correspondant à la date d'expiration du certificat pertinent.

1.1.12. «Convention» désigne la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

## 1.2. Objectifs

1.2.1. Les objectifs du Code sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels.

1.2.2. Les objectifs de la compagnie en matière de gestion de la sécurité devraient notamment être les suivants:

- offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger;
- établir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés; et
- améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité, et notamment préparer ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.

1.2.3. Le système de gestion de la sécurité devrait garantir:

- que les règles et règlements obligatoires sont observés; et
- que les recueils de règles, codes, directives et normes applicables recommandés par l'Organisation, les administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime sont pris en considération.

## 1.3. Application

Les prescriptions du présent Code peuvent être appliquées à tous les navires.

## 1.4. Modalités pratiques d'un système de gestion de la sécurité

Chaque compagnie devrait établir, mettre en œuvre et maintenir un système de gestion de la sécurité qui comporte les modalités pratiques suivantes:

- une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement;
- des instructions et des procédures propres à garantir la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement conformément à la réglementation internationale et à la législation de l'Etat du pavillon pertinentes;
- une hiérarchie et des moyens de communication permettant aux membres du personnel de bord de communiquer entre eux et avec les membres du personnel à terre;
- des procédures de notification des accidents et du non-respect des dispositions du présent Code;
- des procédures de préparation et d'intervention pour faire face aux situations d'urgence; et
- des procédures d'audit interne et de contrôle de la gestion.

---

## 2. Politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement

2.1. La compagnie devrait établir une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement qui décrive comment les objectifs dénoncés au paragraphe 1.2 seront réalisés.

2.2. La compagnie devrait veiller à ce que cette politique soit appliquée à tous les niveaux de l'Organisation, tant à bord des navires qu'à terre.

## 3. Responsabilités et autorité de la compagnie

3.1. Si la responsabilité de l'exploitation du navire incombe à une entité autre que le propriétaire de ce navire, ce dernier doit faire parvenir à l'administration le nom complet et les détails de cette entité.

3.2. La compagnie devrait définir et établir par écrit les responsabilités, les pouvoirs et les relations réciproques de l'ensemble du personnel chargé de la gestion, de l'exécution et de la vérification des activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution ou ayant une incidence sur celles-ci.

3.3. La compagnie doit veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis pour que la ou les personnes désignées puissent s'acquitter de leurs tâches.

## 4. Personne(s) désignée(s)

Pour garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire et pour assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord, chaque compagnie devrait, selon qu'il convient, désigner une ou plusieurs personnes à terre ayant directement accès au plus haut niveau de la direction. La responsabilité et les pouvoirs de la ou des personnes désignées devraient notamment consister à surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité et à la prévention de la pollution et veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, selon que de besoin.

## 5. Responsabilités et autorité du capitaine

5.1. La compagnie devrait définir avec précision et établir par écrit les responsabilités du capitaine pour ce qui est de:

- mettre en œuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement;
- encourager les membres de l'équipage à appliquer cette politique;
- donner les ordres et les consignes appropriés d'une manière claire et simple;
- vérifier qu'il est satisfait aux spécifications;
- passer en revue le système de gestion de la sécurité et signaler les lacunes à la direction à terre.

5.2. La compagnie devrait veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie devrait préciser, dans le système de gestion de la sécurité, que l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire.

## 6. Ressources et personnel

6.1. La compagnie devrait s'assurer que le capitaine:

- a les qualifications requises pour commander le navire;
- connaît parfaitement le système de gestion de la sécurité de la compagnie; et
- bénéficie de tout l'appui nécessaire pour s'acquitter en toute sécurité de ses tâches.

---

6.2. La compagnie devrait s'assurer que chaque navire est doté d'un personnel navigant qualifié, breveté et ayant l'aptitude physique requise conformément aux prescriptions internationales et nationales pertinentes.

6.3. La compagnie devrait établir des procédures pour garantir que le nouveau personnel et le personnel affecté à de nouvelles fonctions liées à la sécurité et à la protection de l'environnement reçoivent la formation nécessaire à l'exécution de leurs tâches. Les consignes qu'il est essentiel de donner avant l'appareillage devraient être identifiées, établies par écrit et transmises.

6.4. La compagnie devrait veiller à ce que l'ensemble du personnel intervenant dans le système de gestion de la sécurité de la compagnie comprenne de manière satisfaisante les règles, règlements, recueils de règles, codes et directives pertinents.

6.5. La compagnie devrait établir et maintenir des procédures permettant d'identifier la formation éventuellement nécessaire pour la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité et veiller à ce qu'une telle formation soit dispensée à l'ensemble du personnel concerné.

6.6. La compagnie devrait élaborer des procédures garantissant que le personnel du navire reçoive les renseignements appropriés sur le système de gestion de la sécurité dans une ou plusieurs langue(s) de travail qu'il comprenne.

6.7. La compagnie devrait veiller à ce que les membres du personnel du navire soient capables de communiquer efficacement entre eux dans le cadre de leurs fonctions liées au système de gestion de la sécurité.

## 7. Etablissement de plans pour les opérations à bord

La compagnie devrait définir les procédures à suivre pour l'établissement de plans et de consignes, y compris les listes de contrôle, s'il y a lieu, pour les principales opérations à bord concernant la sécurité du navire et la prévention de la pollution. Les diverses tâches en jeu devraient être définies et assignées à un personnel qualifié.

## 8. Préparation aux situations d'urgence

8.1. La compagnie devrait établir les procédures pour identifier et décrire les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord ainsi que les mesures à prendre pour y faire face.

8.2. La compagnie devrait mettre au point des programmes d'exercices préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence.

8.3. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures propres à garantir que l'organisation de la compagnie est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, accidents et situations d'urgence pouvant mettre en cause ses navires.

## 9. Notification et analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux

9.1. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des procédures garantissant que les irrégularités, les accidents et les incidents potentiellement dangereux sont signalés à la compagnie et qu'ils font l'objet d'une enquête et d'une analyse, l'objectif étant de renforcer la sécurité et la prévention de la pollution.

9.2. La compagnie devrait établir des procédures pour l'application de mesures correctives.

## 10. Maintien en état du navire et de son armement

10.1. La compagnie devrait mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux dispositions des règles et des règlements pertinents ainsi qu'aux prescriptions supplémentaires qui pourraient être établies par la compagnie.

10.2. Pour satisfaire à ces prescriptions, la compagnie devrait veiller à ce que:

- des inspections soient effectuées à des intervalles appropriés;
- toute irrégularité soit signalée, avec indication de la cause éventuelle, si celle-ci est connue;

- 
- les mesures correctives appropriées soient prises; et
  - ces activités soient consignées dans un registre.

10.3. La compagnie devrait établir dans le cadre du système de gestion de la sécurité des procédures permettant d'identifier le matériel et les systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures spécifiques pour renforcer la fiabilité de ce matériel et de ces systèmes. Ces mesures devraient inclure la mise à l'essai à intervalles réguliers des dispositifs et du matériel de secours ainsi que des systèmes techniques qui ne sont pas utilisés en permanence.

10.4. Les inspections mentionnées au paragraphe 10.2 ci-dessus ainsi que les mesures visées au paragraphe 10.3 devraient être intégrées dans le programme d'entretien courant.

## 11. Documents

11.1. La compagnie devrait élaborer et maintenir des procédures permettant de contrôler tous les documents et renseignements se rapportant au système de gestion de la sécurité.

11.2. La compagnie devrait s'assurer que:

- des documents en cours de validité sont disponibles à tous les endroits pertinents;
- les modifications apportées à ces documents sont examinées et approuvées par le personnel compétent; et
- les documents périmés sont rapidement retirés.

11.3. Les documents utilisés pour décrire et mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité peuvent faire l'objet du «Manuel de gestion de la sécurité». Ces documents devraient être conservés sous la forme jugée la plus appropriée par la compagnie. Chaque navire devrait avoir à bord tous les documents le concernant.

## 12. Vérification, examen et évaluation effectués par la compagnie

12.1. La compagnie devrait effectuer des audits internes pour vérifier que les activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution sont conformes au système de gestion de la sécurité.

12.2. La compagnie devrait évaluer périodiquement l'efficacité du système de gestion de la sécurité et, lorsque cela s'avère nécessaire, réviser le système conformément aux procédures qu'elle a établies.

12.3. Les audits ainsi que les éventuelles mesures correctives devraient être exécutés conformément aux procédures établies.

12.4. Le personnel qui procède aux audits ne devrait pas faire partie du secteur soumis à l'audit, à moins que cela soit impossible en raison de la taille et des caractéristiques de la compagnie.

12.5. Les résultats des audits et révisions devraient être portés à l'attention de l'ensemble du personnel ayant des responsabilités dans le secteur en cause.

12.6. Le personnel d'encadrement responsable du secteur concerné devrait prendre sans retard les mesures correctives nécessaires pour remédier aux déficiences constatées.

## **Partie B. Certification et vérification**

### 13. Certification et vérification périodique

13.1. Le navire devrait être exploité par une compagnie à laquelle a été délivré un document de conformité ou un document de conformité provisoire, conformément au paragraphe 14.1 le concernant.

13.2. Le document de conformité devrait être délivré par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant à la convention, à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du présent Code ISM, pour une période spécifiée par l'Administration ne dépassant pas cinq ans. Un tel document devrait

---

être accepté comme preuve que la compagnie est capable de satisfaire aux prescriptions du présent Code.

13.3. Le document de conformité est valable pour les types de navires qui sont expressément indiqués sur ce document. Cette indication devrait être fondée sur les types de navires sur lesquels était basée la vérification initiale. D'autres types de navires ne devraient être ajoutés que lorsqu'il a été vérifié que la compagnie est en mesure de satisfaire aux prescriptions du présent Code applicables à ces types de navires. Dans ce contexte, les types de navires sont ceux qui sont visés à la règle IX/I de la convention.

13.4. La validité du document de conformité devrait être vérifiée chaque année par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant au cours des trois mois qui précèdent ou qui suivent la date anniversaire.

13.5. Le document de conformité devrait être retiré par l'Administration ou, à sa demande, par le Gouvernement contractant qui l'a délivré, lorsque la vérification annuelle prescrite au paragraphe 13.4 n'est pas demandée ou s'il existe des preuves de défauts de conformité majeurs avec le présent Code.

13.5.1. En cas de retrait du document de conformité, tous les certificats de gestion de la sécurité et/ou certificats de gestion de la sécurité provisoires associés à ce document devraient également être retirés.

13.6. Une copie du document de conformité devrait être placée à bord afin que le capitaine du navire puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'Administration ou par un organisme reconnu par l'Administration ou encore aux fins du contrôle mentionné à la règle IX/6.2 de la convention. La copie ne doit pas obligatoirement être authentifiée ou certifiée.

13.7. Le Certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré à un navire, pour une période ne dépassant pas cinq ans, par l'Administration ou par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant. Le Certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré après vérification que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé. Ce certificat devrait être accepté comme preuve que la compagnie satisfait aux prescriptions du présent Code.

13.8. La validité du Certificat de gestion de la sécurité devrait faire l'objet d'au moins une vérification intermédiaire par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant. S'il est prévu d'effectuer une seule vérification intermédiaire et si le Certificat de gestion de la sécurité est valable pour une durée de cinq ans, la vérification devrait avoir lieu entre la deuxième et la troisième date anniversaire de la délivrance du Certificat de gestion de la sécurité.

13.9. Outre les prescriptions du paragraphe 13.5.1, le Certificat de gestion de la sécurité devrait être retiré par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par le Gouvernement contractant qui l'a délivré, lorsque la vérification intermédiaire prescrite au paragraphe 13.8 n'est pas demandée ou s'il existe des preuves d'un défaut de conformité majeur avec le présent Code.

13.10. Nonobstant les prescriptions des paragraphes 13.2 et 13.7, lorsque la vérification aux fins du renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du document de conformité ou du Certificat de gestion de la sécurité existant, le nouveau document ou le nouveau certificat devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins du renouvellement pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du document ou du certificat existant.

13.11. Lorsque la vérification aux fins du renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du document de conformité ou du Certificat de gestion de la sécurité existant, le nouveau document ou le nouveau certificat devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins du renouvellement pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins du renouvellement.

## 14. Certification provisoire

14.1. Un document de conformité provisoire peut être délivré pour faciliter la mise en œuvre initiale du présent Code lorsqu'une compagnie vient d'être créée ou que de nouveaux types de navires doivent être visés par le document de conformité existant, après vérification que cette

---

compagnie a un système de gestion de la sécurité qui remplit les objectifs énoncés au paragraphe 1.2.3 du présent Code, sous réserve que la compagnie démontre qu'elle a planifié l'application d'un système de gestion de la sécurité qui satisfait à toutes les prescriptions du présent Code pendant la période de validité du document de conformité provisoire. Ce document de conformité provisoire devrait être délivré pour une période ne dépassant pas douze mois par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant. Une copie du document de conformité provisoire devrait être placée à bord afin que le capitaine du navire puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'Administration ou par un organisme reconnu par l'Administration ou encore aux fins du contrôle mentionné à la règle IX/6.2 de la convention. La copie ne doit pas obligatoirement être authentifiée ou certifiée.

14.2. Un Certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré:

- à des navires neufs au moment de la livraison;
- lorsqu'une compagnie prend en charge l'exploitation d'un nouveau navire; ou
- lorsqu'un navire change de pavillon.

Ce Certificat de gestion de la sécurité provisoire devrait être délivré pour une période ne dépassant pas six mois par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant.

14.3. Dans des cas particuliers, l'Administration ou, à la demande de l'Administration, un autre Gouvernement contractant peut proroger la validité du certificat provisoire pour une durée supplémentaire qui ne devrait pas dépasser six mois à compter de la date d'expiration de ce certificat.

14.4. Un Certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré après vérification que:

- le document de conformité, ou le document provisoire, correspond au navire en question;
- le système de gestion de la sécurité mis en place par la compagnie pour le navire en question comprend les éléments clés du présent Code et soit qu'il a été évalué lors de l'audit effectué en vue de la délivrance du document de conformité soit qu'il a été démontré qu'il satisfait aux conditions requises pour la délivrance du document de conformité provisoire;
- la compagnie a planifié un contrôle de la gestion du navire dans un délai de trois mois;
- le capitaine et les officiers principaux sont familiarisés avec le système de gestion de la sécurité et des dispositions prévues pour son application;
- les consignes qui sont considérées essentielles sont données avant l'appareillage; et
- les renseignements pertinents concernant le système de gestion de la sécurité ont été donnés dans une langue de travail ou dans des langues que le personnel du navire comprend.

## 15. Vérification

15.1. Toutes les vérifications prescrites aux termes des dispositions du présent Code devraient être effectuées conformément à des procédures jugées acceptables par l'Administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

## 16. Modèles de certificats

16.1. Le document de conformité, le Certificat de gestion de la sécurité, le document de conformité provisoire et le Certificat de gestion de la sécurité provisoire devraient être établis selon les modèles figurant à l'appendice du présent Code. Lorsque la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte devrait comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

16.2. Outre les prescriptions du paragraphe 13.3, il peut être ajouté aux types de navires indiqués sur le document de conformité et sur le document de conformité provisoire toutes limitations de l'exploitation du navire décrite dans le système de gestion de la sécurité.

---

## Document d'information II

1. A sa première réunion (24-28 juin 2002), le sous-groupe du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime a demandé à l'OMI de préparer un document d'information sur les possibilités qui existent d'intégrer certaines dispositions des conventions de l'OIT dans un instrument de l'OMI. (Voir les paragraphes 131 à 140 du rapport sur la discussion, document STWGMLS/2002/10.) A cet égard, le sous-groupe a évoqué, pendant ces discussions, la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, et la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, et l'intérêt que pourraient présenter les dispositions de ces conventions pour la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW 95). Le présent document fait le point des questions de procédure que pose l'incorporation dans la convention STCW d'une disposition d'une convention de l'OIT concernant les certificats de capacité (par exemple de matelot qualifié ou de cuisinier de navire) et précise les éléments à prendre en compte à cet effet.
2. Faute d'orientations plus détaillées de la part du sous-groupe, ce document s'appuie sur une hypothèse de travail selon laquelle la substance des conventions n<sup>os</sup> 69 et 74 de l'OIT serait intégrée dans la convention STCW. Certains des renseignements fournis ci-après se présentent sous la forme d'un résumé d'une matière complexe et risquent de ne pas prendre en compte tous les aspects importants du sujet.

### Informations générales sur la procédure d'amendement de la convention STCW

3. Le document STWGMLS/2002/1, soumis au sous-groupe à sa première réunion, donnait une vue d'ensemble des procédures d'amendement utilisées dans certaines conventions de l'OMI et reproduisait en annexe des extraits des articles pertinents des conventions HNS et SOLAS. Des procédures similaires s'appliquent à la convention STCW. L'article XII de cette convention prévoit deux procédures d'amendement de la convention:
  1. *Amendements considérés avec l'Organisation.* Un amendement est proposé par une partie à la convention et communiqué à tous les Membres de l'Organisation, à toutes les parties à la convention et à l'OIT six mois au moins avant son examen. Il est soumis au Comité de la sécurité maritime, celui-ci étant «élargi» pour inclure toutes les parties à la convention. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des parties présentes et participant au vote, à condition qu'un tiers au moins des parties à la convention soit présent au moment du vote. En fait, le vote est rarement nécessaire, le comité agissant normalement par consensus. Une fois adopté, l'amendement est soumis pour acceptation à toutes les parties. Si l'amendement concerne l'annexe (et donc les dispositions techniques)<sup>1</sup>, il est réputé avoir été accepté s'il est appuyé par les deux tiers des parties, et prend sinon effet automatiquement au bout de deux ans (période qui peut être ramenée à un an par le comité) à moins que plus d'un tiers des parties, ou des parties représentant au total 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, notifient à l'OMI qu'elles élèvent des objections contre l'amendement. L'amendement entre en vigueur six mois après son acceptation, sauf pour les parties

<sup>1</sup> Si l'amendement concerne les «articles» de la convention (autrement dit l'accord juridique formel contenu dans la convention), l'amendement doit être accepté expressément par les deux tiers au moins des parties au moyen d'un instrument d'acceptation envoyé à l'OMI.

---

qui ont élevé une objection. C'est ce que l'on appelle parfois la procédure d'amendement «tacite».

2. *Amendement par une conférence.* La deuxième procédure d'amendement de la convention STCW passe par une conférence des parties qui est convoquée à la demande d'une des parties, cette demande devant être appuyée par un tiers au moins des parties à la convention. La conférence est convoquée par l'OMI en association ou en consultation avec l'OIT. Tout amendement adopté par la conférence à la majorité des deux tiers des parties présentes et participant au vote est soumis par l'OMI à toutes les parties pour acceptation. A moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures décrites ci-dessus pour les amendements approuvés par le Comité de la sécurité maritime.
4. Dans le cadre de la procédure d'amendement prévue par la STCW, le Code sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW) est incorporé par référence et intégré à la convention STCW en vertu des dispositions de l'alinéa 2 de la règle I/1. Cet alinéa stipule par ailleurs que les amendements à la partie A du Code (qui est obligatoire) sont adoptés, entrent en vigueur et prennent effet selon les dispositions de l'article XII de la convention, mais que la partie B du Code (qui contient des dispositions facultatives et des dispositions explicatives) peut être modifiée par le Comité de la sécurité maritime en fonction de ses propres règles de procédure.
5. Aux fins de la discussion ci-après concernant l'inclusion des conventions n<sup>os</sup> 69 et 74 de l'OIT dans la convention STCW, on part de l'hypothèse que c'est la procédure d'amendement tacite prévue par l'article XII de la convention STCW, telle que décrite au paragraphe 3.1, qui a la préférence.

## **Incorporation de la convention n° 69 de l'OIT**

6. S'agissant des dispositions concernant les certificats de capacité de cuisinier de navire de la convention n° 69 de l'OIT, la formule la plus appropriée pour inclure ces dispositions dans la convention STCW paraît être la suivante: une ou plusieurs parties <sup>2</sup> à la convention STCW soumettent au Comité de la sécurité maritime une note proposant de modifier la convention STCW en y introduisant de nouvelles dispositions tirées de la convention de l'OIT. L'idéal serait d'incorporer dans la note un projet de texte préliminaire indiquant au comité l'endroit où les nouvelles dispositions seraient insérées dans la convention STCW. On pourrait proposer, par exemple, d'ajouter la substance de l'article 4 de la convention n° 69 de l'OIT, après en avoir adapté le libellé à la présentation et au style de la convention STCW, au chapitre VI (nouvelle règle VI/5 – prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de cuisinier de navire). La proposition tiendrait compte des problèmes de champ d'application que cela pourrait poser (article premier de la convention n° 69 de l'OIT et article III de la convention STCW), et de la nécessité de prévoir de nouvelles définitions ou de modifier les définitions existantes ou encore d'inclure des dispositions concernant d'autres questions administratives.
7. Une fois la proposition soumise au comité de la sécurité maritime, celui-ci voudrait très probablement la soumettre pour examen au Sous-comité des normes de formation et de veille. Lorsqu'il recevrait les recommandations concernant les normes de formation et de veille, le comité serait en mesure d'adopter une résolution demandant que les

<sup>2</sup> La proposition pourrait aussi être soumise au comité par l'OIT ou par une organisation participant en qualité d'observateur, mais dans ce cas elle devrait être parrainée par un gouvernement qui serait de ce fait son auteur aux fins de l'article XII.

---

amendements soient adoptés aux fins de l'article XII. Si le comité en décidait ainsi, l'amendement pourrait entrer en vigueur un an déjà après son adoption au titre de la procédure d'amendement tacite.

8. Au cours de cette procédure, un point important devrait être pris en considération. Etant donné qu'au cours du transfert dans la convention STCW le texte risque de subir des modifications par rapport au libellé utilisé dans la convention n° 69 de l'OIT, il pourra y avoir des contradictions entre les dispositions des deux conventions, ce qui peut poser des problèmes aux Etats qui sont parties aux deux instruments, à moins de suivre une procédure qui permette aux Etats pour lesquels l'amendement de la convention STCW entre en vigueur de renoncer à la convention n° 69 de l'OIT à ce moment-là.

### **Incorporation de la convention n° 74 de l'OIT**

9. S'agissant des dispositions relatives aux certificats de capacité de matelot qualifié de la convention n° 74, la meilleure solution pour incorporer ces dispositions dans la convention STCW serait d'utiliser les mêmes moyens que pour la convention n° 69 de l'OIT, avec une particularité toutefois. La convention STCW contient actuellement des dispositions concernant des prescriptions pour la délivrance des brevets de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle (Règle II/4) et la délivrance du certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage, des canots de secours rapides (Règle VI/2). Il est précisé dans une note de bas de page de la Règle II/4 figurant dans le texte de la convention publié par l'OMI que, «Ces prescriptions ne sont pas celles requises pour l'obtention des certificats de capacité de matelot qualifié dans la convention de l'OIT sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, ou toute autre convention ultérieure.» Compte tenu de cette note de bas de page, toute proposition soumise au Comité de la sécurité maritime qui vise à incorporer dans la convention STCW la substance de la convention n° 74 de l'OIT (probablement l'article 2 une fois révisé) devrait préciser les prescriptions autres que celles qui figurent dans les Règles II/4 et VI/2 de la convention STCW et les sections connexes de la partie A du code STCW qu'il est prévu d'inclure en tant que prescriptions pour l'obtention de certificats de capacité de matelot qualifié spécialisé. Cette proposition devrait également donner des idées sur la manière d'incorporer la fonction de matelot qualifié parmi les sept fonctions et trois niveaux de responsabilité prévus dans le code STCW actuel. Il est toutefois reconnu qu'il s'agit davantage d'une question de politique générale que d'une question juridique.

### **Conclusion**

10. Le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime est invité à examiner l'information contenue dans cette note et à prendre les mesures qui s'imposent.