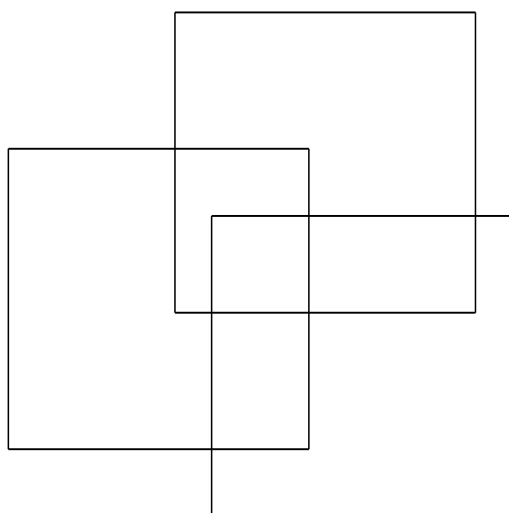




Projet de directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006

**Pour discussion à la Réunion d'experts sur la sécurité
et la santé au travail dans le secteur maritime**
(Genève, 13-17 octobre 2014)



MEMOSH/2014

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des activités sectorielles
Département des normes internationales du travail

**Projet de directives pour la mise en œuvre
des dispositions relatives à la sécurité et à la santé
au travail de la convention du travail maritime, 2006**

**Pour discussion à la Réunion d'experts sur la sécurité
et la santé au travail dans le secteur maritime**
(Genève, 13-17 octobre 2014)

Genève, 2014

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2014
Première édition 2014

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubdroit@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Visitez le site www.ifro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Projet de directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006, Bureau international du Travail, Département des activités sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, BIT, 2014.

ISBN 978-92-2-229102-1 (imprimé)
ISBN 978-92-2-229103-8 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Draft guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006*, ISBN 978-92-2-129102-2, Genève, 2014, et en espagnol: *Proyecto de pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, ISBN 978-92-2-329102-0, Genève, 2014.

marine marchande / transport maritime / marin / sécurité du travail / santé au travail / accident du travail / conditions de travail / soins médicaux / convention de l'OIT / commentaire / application
13.04.2

Données de catalogage du BIT

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications et les produits électroniques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubvente@ilo.org.

Visitez notre site Web: www.ilo.org/publns.

Table des matières

	Page
1. Introduction.....	1
1.1. L'action de l'OIT dans le secteur maritime	1
1.2. Sécurité et santé au travail	2
1.3. Comprendre les prescriptions de la MLC, 2006, en matière de sécurité et de santé au travail.....	2
1.4. Structure de la convention du travail maritime, 2006.....	4
1.5. Dispositions relatives à la mise en application	5
2. Comprendre les principes de sécurité et de santé au travail et leur application dans le secteur maritime.....	6
2.1. Définition des dangers et des risques.....	6
2.2. Evaluation des risques	6
2.3. Principes de prévention.....	7
2.4. Systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail	9
3. Importance de la sécurité et de la santé au travail dans le secteur maritime	10
3.1. Sécurité et santé au travail dans le secteur maritime	10
3.2. Incitations économiques à appliquer les dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC, 2006	10
4. Responsabilités de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon	12
4.1. Aperçu.....	12
4.2. Directives nationales relatives à la sécurité et à la santé au travail dans le secteur maritime	14
4.3. Politiques et programmes de sécurité et de santé au travail dans le secteur maritime	14
4.3.1. Mise en œuvre	14
4.3.2. Teneur.....	15
4.3.3. Promotion	16
4.4. Coopération internationale.....	16
4.5. Consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer	17
4.6. Révision périodique	17
4.7. Respect de la vie privée, protection des données personnelles et traitement équitable des gens de mer	18
5. Responsabilités des armateurs et des gens de mer	19
5.1. Responsabilités et obligations des armateurs.....	19
5.2. Devoirs et responsabilités du capitaine.....	22
5.3. Responsabilités des gens de mer.....	23

6.	Le comité de sécurité et de santé.....	25
6.1.	Introduction.....	25
6.2.	Mandat et objectif	25
6.3.	Composition et responsabilités	25
6.4.	Réunions du comité de sécurité et de santé.....	28
6.5.	Délégué à la sécurité et à la santé des gens de mer	28
6.6.	Officiers chargés de la sécurité et de la santé	29
6.7.	Formation à l'intention des membres du comité de sécurité et de santé.....	31
7.	Risques liés à une exposition nocive	32
7.1.	Exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants	32
7.2.	Bruit	33
7.3.	Vibrations.....	34
7.4.	Eclairage artificiel.....	35
7.5.	Rayonnement ultraviolet.....	36
7.6.	Rayonnement non ionisant.....	36
7.7.	Températures extrêmes	36
7.8.	Produits chimiques.....	37
7.9.	Exposition à d'autres types de risques	39
7.9.1.	Risques ergonomiques.....	40
7.9.2.	Risques biologiques.....	42
7.9.3.	Réponse aux urgences et aux accidents	43
7.9.4.	Protection et prévention contre le VIH/sida	43
7.9.5.	Abus de drogues et d'alcool, alcoolisme et toxicomanie	44
7.9.6.	Tabagisme	45
7.9.7.	Santé mentale au travail.....	46
7.9.8.	Fatigue	47
7.9.9.	Risques inhérents au travail à bord d'un navire	48
8.	Déclaration des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles et enquêtes sur leurs causes.....	51
8.1.	Conditions générales.....	51
8.2.	Objectifs.....	51
8.3.	Déclaration des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles	52
8.4.	Enquêtes sur les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles.....	54
8.5.	Confidentialité des données	56
9.	Formation, familiarisation et instruction pour tous les gens de mer	57
9.1.	Conditions générales.....	57
9.2.	Familiariser les gens de mer avec la sécurité à bord.....	58
9.3.	Communiquer les informations sur la sécurité et la santé aux gens de mer.....	59

10.	Catégories particulières de personnel.....	60
10.1.	Aperçu.....	60
10.2.	Jeunes gens de mer	60
10.3.	Femmes marins enceintes	61
10.4.	Gens de mer souffrant de lésions ou malades	61
10.5.	Personnel de service temporaire et visiteurs.....	61

Annexes

I.	Dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006	63
II.	Quelques références	71
III.	Directives pertinentes de l'Union européenne	73
IV.	Extraits du modèle de dispositions juridiques nationales du BIT	75
V.	Tableau récapitulant les documents du BIT relatifs à la norme A4.3	84
VI.	Sections pertinentes du formulaire de rapport au titre de l'article 22	86
VII.	Note explicative sur les règles et le code de la convention du travail maritime	91

1. Introduction

1.1. L'action de l'OIT dans le secteur maritime

1. L'Organisation internationale du Travail (OIT) reconnaît que les gens de mer dont la vie professionnelle se passe en mer ont des besoins spéciaux et s'efforce de garantir des conditions de travail sûres et saines dans le secteur maritime depuis qu'elle a adopté, en 1920, sa toute première norme du travail dans le secteur maritime. Dans le cadre de l'action qu'elle mène dans le secteur maritime, l'OIT continue de réunir des représentants des gouvernements et des organisations d'armateurs et de gens de mer en vue de l'élaboration de normes et de politiques internationales qui visent à promouvoir des conditions de travail décentes pour tous les gens de mer et une concurrence équitable pour les armateurs.
2. Depuis la création de l'OIT, en 1919, plus de 40 conventions ont été adoptées et de nombreux autres instruments, recueils de directives pratiques et lignes directrices sur la sécurité et la santé au travail (SST) ont été élaborés. Certains de ces instruments, comme le Recueil de directives pratiques du BIT *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*¹, concernent un secteur spécifique. D'autres dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail figurent dans des instruments adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI).
3. La convention du travail maritime, 2006, de l'OIT (MLC, 2006) a été adoptée par la Conférence internationale du Travail (CIT) à sa 94^e session (maritime), en février 2006. La règle 4.3 (Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents) et le code correspondant (norme A4.3 et principe directeur B4.3) de cette convention visent à «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»². En outre, la convention contient diverses dispositions portant sur le lien entre la sécurité et la santé et le logement à bord (règle 3.1) et sur les jeunes marins (règle 1.1).
4. Les présentes directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC, 2006, visent à fournir aux Etats du pavillon des informations pratiques supplémentaires qu'ils devront refléter dans leur législation nationale et autres mesures d'application de la règle 4.3 et du code correspondant de la MLC, 2006, ainsi que d'autres dispositions pertinentes des règles 3.1 et 1.1. Il convient de souligner que ces directives sont destinées à apporter une aide pratique à tout gouvernement qui les jugera utiles. Dans tous les cas, la législation nationale et les accords collectifs pertinents ainsi que les autres mesures d'application de la MLC, 2006, applicables dans l'Etat du pavillon devront être considérés comme les règles qui font foi en la matière dans ledit Etat.

¹ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 2^e édition, 1996, http://www.ilo.org/safework/info/standards-and-instruments/codes/WCMS_107798/lang-en/index.htm.

² Pour le texte intégral des règles 1.3, 3.1 et 4.3, de la norme A4.3 et de la directive B4.3, voir annexe I.

1.2. Sécurité et santé au travail

5. La SST est généralement définie comme la science de l'anticipation, de l'identification, de l'évaluation et de la maîtrise des dangers apparaissant sur le lieu de travail ou découlant de celui-ci et susceptibles de nuire à la sécurité, à la santé et au bien-être des travailleurs³. Il s'agit notamment de promouvoir et de maintenir le plus haut degré de bien-être physique, mental et social dans toutes les professions. Les normes de sécurité et de santé au travail tiennent également compte de l'éventuel impact sur les communautés environnantes et sur l'environnement en général. Elles visent principalement à évaluer et à gérer les risques professionnels au moyen de l'application de mesures de prévention et de protection. Le sujet est complexe, car il couvre de nombreux domaines d'activité et concerne des normes qu'il est souvent nécessaire d'adapter à l'évolution des technologies et des travaux de recherche relatifs aux risques potentiels pouvant exister sur le lieu de travail pour la santé humaine.
6. Les préoccupations liées aux dangers au travail ont eu une incidence sur les méthodes contemporaines de promotion de mesures efficaces de SST. Selon l'étude d'ensemble menée en 2009 par le BIT sur la convention fondamentale (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981⁴, ces instruments montrent que, en matière de SST, l'idéal à atteindre serait la prévention absolue, ce qui suppose de déployer des efforts constants pour améliorer la protection des travailleurs. Les instruments adoptés depuis 1981 placent un fort accent sur le principe des mesures de prévention et prévoient que les équipements de protection individuelle (EPI) sont une solution de dernier recours à adopter lorsque l'exposition aux risques ne peut être prévenue, limitée ou éliminée.

1.3. Comprendre les prescriptions de la MLC, 2006, en matière de sécurité et de santé au travail

7. La MLC, 2006, est généralement considérée comme le «quatrième pilier» du régime réglementaire international visant à garantir un transport maritime de qualité qui complète les instruments clés de l'OMI, à savoir: la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle qu'amendée (Convention SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle qu'amendée (Convention STCW) et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée (Convention MARPOL). A l'heure de mettre en œuvre la MLC, 2006, il conviendrait de prendre en compte, outre les instruments de l'OIT existants, tous les instruments importants et pertinents de l'OMI (comme le Code international de gestion de la sécurité (ISM)⁵). Nombre de pays et d'organisations professionnelles ont également mis au point

³ BIT: *Etude d'ensemble relative à la convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, à la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et au protocole de 2002 relatif à la convention sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981*, Rapport III (Partie 1B), Conférence internationale du Travail, 98^e session, Genève, 2009 («Etude d'ensemble relative aux normes de l'OIT en matière de sécurité et de santé au travail»), http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/98thSession/ReportsubmittedtotheConference/WCMS_103485/lang--fr/index.htm.

⁴ *Ibid.*

⁵ Organisation maritime internationale (OMI): Code international de gestion de la sécurité, 2010 (Code ISM), <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>.

des systèmes élaborés de réglementation de la sécurité et de la santé au travail et des directives techniques qui font une place aux dispositions des instruments de l'OMI. Ces systèmes et directives constituent d'intéressants exemples de méthodes nationales de gestion de la SST à bord des navires ⁶.

8. La MLC, 2006, reflète l'engagement de longue date de l'OIT en faveur du droit de tous les travailleurs, y compris les gens de mer, à des conditions de travail et de vie décentes, sûres et salubres.

Encadré 1	
MLC, 2006, article IV: Droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer	
1.	Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées. [...]
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. [...]

9. Le manuel du BIT de 2006 ⁷ contient des suggestions sur les dispositions que les Etats Membres pourraient utiliser pour donner effet aux principales prescriptions légales de la MLC, 2006 ⁸. Toutefois, conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 de la règle 4.3, ce manuel prévoit que les gouvernements doivent, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, inclure des précisions dans des directives, des lois, des règlements et d'autres mesures portant sur les questions spécifiques figurant dans le code ⁹. Les gouvernements jugeront peut-être utile d'examiner les prescriptions du formulaire de rapport au titre de l'article 22 ¹⁰. Enfin, les éléments d'orientation concernant les inspections menées par l'Etat du pavillon et par l'Etat du port au titre de la convention peuvent également être utiles pour appliquer la règle 4.3 et la norme A4.3 ¹¹.

⁶ Voir les références énumérées à l'annexe II et les directives pertinentes de l'UE à l'annexe III.

⁷ BIT: *Manuel: Eléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 – Modèle de dispositions nationales*, http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/monitoring-implementation-tools/WCMS_182322/lang--fr/index.htm.

⁸ Voir à l'annexe IV des extraits du modèle de dispositions nationales du BIT.

⁹ Voir à l'annexe V les instruments internationaux et les autres directives techniques en lien avec l'application des normes de sécurité et de santé au travail à bord des navires.

¹⁰ Voir à l'annexe VI les extraits pertinents du formulaire de rapport figurant à l'article 22 de la Constitution de l'OIT.

¹¹ Voir BIT: *Directives pour les inspections des Etats du pavillon au titre de la convention du travail maritime, 2006* (http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101788.pdf), en particulier le chapitre 3, et *Directives du BIT pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006* (http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/documents/publication/wcms_101787.pdf), en particulier le chapitre 4.

1.4. Structure de la convention du travail maritime, 2006

10. La MLC, 2006, est divisée en trois parties: les articles, les règles et le code. Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux, ainsi que les obligations élémentaires des Etats Membres parties à la convention. 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) qui offrent aux Etats Membres une grande souplesse dans la mise en œuvre des droits et des principes consacrés par les articles et les règles. Les dispositions des règles et du code sont regroupées sous les «titres» suivants:

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

11. La note explicative ¹² sur les règles et le code de la convention du travail maritime n'a pas de caractère contraignant, mais fournit une explication sur la relation entre les articles, les règles et les codes (normes et principes directeurs) de la convention, ainsi que sur la nature des obligations découlant de chaque partie. Cette note explicative peut se révéler particulièrement utile au moment d'envisager la mise en œuvre du principe directeur 4.3.

12. La MLC, 2006, s'applique à tous les gens de mer, qu'elle définit comme «les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique» ¹³, y compris aux membres de l'équipage chargés de la navigation ou de l'exploitation du navire, ainsi qu'au personnel hôtelier et au personnel de cuisine et de table travaillant à bord. La plupart des prescriptions de la MLC, 2006, en matière de SST figurent dans la règle 4.3 et dans le code correspondant. Néanmoins, étant donné que les gens de mer vivent et travaillent sur des navires, ces prescriptions sont à mettre en rapport avec d'autres dispositions de la convention, telles que les dispositions de la règle 3.1 et le code correspondant concernant le logement et les loisirs et les dispositions de la règle 1.1 et le code correspondant concernant l'âge minimum ¹⁴. Les présentes directives font référence aux dispositions de la convention et les synthétisent. Au moment de la mise en œuvre des dispositions de la MLC, 2006, il faudrait toujours consulter le libellé exact de la convention.

¹² Voir annexe VII.

¹³ MLC, 2006, art. II, paragr. 1 f).

¹⁴ Voir annexe I.

1.5. Dispositions relatives à la mise en application

13. Les prescriptions en matière de mise en application et de conformité figurent à l'article V et au titre 5 de la convention. Les Etats du pavillon doivent inspecter les navires, que ce soit par l'intermédiaire d'inspecteurs gouvernementaux ou d'organismes habilités. Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui effectuent des voyages internationaux ou qui naviguent entre des ports étrangers ou proviennent de ports étrangers doivent avoir 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 – lesquelles doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) annexée au certificat –, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation nationale ou des règlements ou autres mesures d'application de la convention ¹⁵.
14. La partie I de la DCTM doit être remplie par l'Etat du pavillon et fait référence aux prescriptions nationales pertinentes. La partie II de la DCTM documente les mesures que l'armateur a prises pour garantir la conformité permanente du navire avec les prescriptions de l'Etat du pavillon, la conduite des inspections et l'amélioration continue du navire.
15. Le BIT a également élaboré des directives concernant les inspections par l'Etat du pavillon ¹⁶ et les contrôles par l'Etat du port ¹⁷ au titre de la MLC, 2006. Les navires faisant escale dans les ports étrangers peuvent être inspectés par les autorités de contrôle de l'Etat du port aux fins du respect de la convention.
16. Les navires des Etats qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006, ne doivent pas bénéficier d'un traitement plus favorable que ceux des pays qui l'ont ratifiée ¹⁸.

¹⁵ Voir la liste des domaines dans l'annexe A5-I de la MLC, 2006, lue conjointement avec le paragraphe 1 de la norme A5.1.3.

¹⁶ *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006, op. cit.*

¹⁷ *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, op. cit.*

¹⁸ MLC, 2006, art. V, paragr. 7.

2. Comprendre les principes de sécurité et de santé au travail et leur application dans le secteur maritime

2.1. Définition des dangers et des risques

17. Le présent chapitre aide à comprendre les principes de SST et à évaluer et à gérer les risques professionnels par l'application de mesures de prévention et de protection.

18. Dans ce contexte, il convient de bien distinguer un «danger» d'un «risque»:

- a) On entend par **danger** le potentiel d'un produit, d'un procédé ou d'une situation de causer un préjudice à une personne ou des effets nocifs sur sa santé ou d'endommager quelque chose. Le danger peut provenir d'un produit chimique (propriétés intrinsèques), du travail sur une échelle (situation), de l'électricité, d'une bouteille de gaz comprimé (énergie potentielle), d'une source d'incendie, d'un sol glissant ou, dans le cas d'un navire, d'un pont en mouvement constant.
- b) On entend par **risque** la probabilité qu'une personne subisse un préjudice ou des effets nocifs pour sa santé en cas d'exposition à un danger.

19. Le lien entre danger et risque dépend de la nature de l'exposition, notamment de sa durée et de son intensité, et de l'efficacité de l'équipement de protection. La réduction des dangers et des risques est le principe fondamental régissant la sécurité et la santé au travail. Dans tous les domaines de l'activité humaine, il convient de trouver un équilibre entre les avantages et les coûts de la prise de risques. Dans le cas de la SST, cet équilibre complexe est influencé par de nombreux facteurs tels que le progrès scientifique et technologique, l'évolution du milieu de travail et les tendances économiques.

2.2. Evaluation des risques

20. Les normes de sécurité et de santé au travail visent essentiellement à prévenir les accidents, les lésions et les maladies professionnelles au moyen de la gestion des dangers et des risques professionnels. Il convient de suivre les procédures d'identification des dangers et d'évaluation des risques afin de déterminer ce qui peut être nuisible aux travailleurs et aux biens pour mettre au point et appliquer des mesures de prévention et de protection adéquates. La méthode générique d'évaluation des risques en cinq étapes figurant ci-après ¹ illustre le processus de gestion des risques.

¹ Safety and Health Executive, Royaume-Uni: *Five steps to risk assessment* (L'évaluation des risques en cinq étapes), INDG163 (Rev.3), révisé en juin 2011, www.hse.gov.uk/pubns/indg163.pdf.

Encadré 2
Évaluation des risques en cinq étapes

Étape 1.	Recenser les dangers
Étape 2.	Déterminer qui peut être atteint et de quelle manière
Étape 3.	Évaluer les risques et définir les précautions à prendre
Étape 4.	Consigner les conclusions tirées et les mettre en application
Étape 5.	Réexaminer l'évaluation et l'actualiser si nécessaire

21. Il convient d'évaluer les risques identifiés à l'aide d'une matrice afin de déterminer le niveau de risque en tenant compte de la probabilité qu'un risque survienne et de la gravité des conséquences qu'il pourrait avoir. La procédure d'évaluation des risques est assez souple pour être adaptée à toutes les activités menées à bord du navire, à des unités de travail spécifiques et aux ressources et compétences disponibles. Pour adopter des mesures de prévention et de protection efficaces, planifier et organiser le travail et réduire l'exposition aux dangers, il est indispensable d'évaluer les risques professionnels. Il faudrait mener une évaluation des risques après chaque changement de méthode de travail, de procédure ou de personnel, afin de veiller à ce que les procédures de sécurité soient adaptées et respectées. Il est également nécessaire d'évaluer les risques après les accidents, les incidents ou les «quasi-accidents» pour améliorer les systèmes et les procédures et prévenir ainsi l'apparition de nouveaux problèmes.
22. L'expression «culture de la sécurité»² peut être définie comme le produit des valeurs individuelles et collectives, des attitudes, des compétences et des schémas comportementaux déterminant la volonté de mettre en œuvre les programmes de santé et de sécurité au travail d'une organisation, ainsi que de la nature et de l'efficacité de ces programmes³. La participation de tous les membres de l'équipe de travail à la procédure d'évaluation des risques en cinq étapes est indispensable à une bonne culture de la sécurité, puisqu'elle facilite et rend plus efficace la mise en œuvre, chacun s'appropriant son rôle propre pour ce qui est de promouvoir la sécurité. Tous les membres de l'équipe de travail devraient disposer de suffisamment d'expérience et de compétences pour prendre part à l'évaluation et suivre les recommandations qui en découlent afin de travailler en toute sécurité.

2.3. Principes de prévention

23. A sa 91^e session (2003), la CIT a adopté la Stratégie globale en matière de SST, qui vise à promouvoir les normes en matière de SST de l'OIT⁴. Cette stratégie souligne la nécessité d'assurer une participation tripartite et de mener une action nationale pour adopter une approche préventive de la SST, condition essentielle à l'amélioration durable de la sécurité et de la santé au travail. De la même manière, la MLC, 2006, encourage l'application de mesures, de programmes, d'inspections et de systèmes de comptes rendus de prévention

² OMI: *Safety culture*, <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyCulture/Pages/Default.aspx>.

³ Commission de la sécurité et de la santé du Royaume-Uni: *Third report: Organizing for safety*, ACSNI Study Group on Human Factors (Londres, HMSO, 1993).

⁴ BIT: *Stratégie globale en matière de sécurité et de santé au travail*, conclusions adoptées par la Conférence internationale du Travail à sa 91^e session, Genève, 2003, http://www.ilo.org/safework/info/policy-documents/WCMS_154861/lang--en/index.htm.

aux fins de la gestion de la SST à bord des navires ⁵. Les principes de prévention devraient comprendre la lutte contre les risques à la source, l'adaptation du travail aux travailleurs, en particulier pour ce qui est de la conception des lieux de travail, et le remplacement des éléments dangereux par des éléments sans danger ou moins dangereux. La prévention devrait primer sur l'équipement de protection individuelle pour les gens de mer ⁶.

24. Les principes de prévention sont fondés sur les méthodes de prévention collectives plutôt qu'individuelles. La hiérarchie des mesures de gestion des risques est la suivante:
- 1) élimination;
 - 2) substitution;
 - 3) isolation ou maîtrise du risque à la source;
 - 4) contrôles techniques;
 - 5) adoption de mesures organisationnelles.
25. Les contrôles techniques pourraient inclure l'automatisation, les systèmes clos, la ventilation, l'extraction locale et l'encapsulation du lieu de travail. Le choix des méthodes et des outils de travail a également une grande incidence sur le niveau d'exposition. Par exemple, l'utilisation de systèmes de préchauffage ou d'appareils de nettoyage à haute pression peut accroître l'exposition aux produits chimiques. L'utilisation d'outils adaptés, par exemple d'un lave-pont adapté, réduit les dangers ergonomiques et chimiques associés au nettoyage.
26. Les mesures organisationnelles pourraient comprendre: la séparation du lieu de travail des autres lieux de travail, l'entretien adéquat de l'équipement, la communication d'instructions spéciales et la limitation du temps de travail par tâche.
27. La prévention individuelle ou l'utilisation de l'équipement de protection individuelle ne protège que la personne qui utilise l'équipement, pour autant que celui-ci soit utilisé correctement. L'équipement de protection individuelle peut être inconfortable, mal conçu ou même nocif s'il est porté pendant trop longtemps. C'est pourquoi il ne devrait être utilisé que lorsque les autres mesures ne sont pas suffisantes pour protéger les travailleurs contre l'exposition. L'autorité compétente devrait envisager de fixer des limites de temps pour la réalisation des tâches pour lesquelles il est nécessaire d'utiliser un équipement de protection individuelle. Il est également très important que les travailleurs aient une bonne hygiène personnelle, par exemple en se lavant les mains après avoir manipulé des produits chimiques.

⁵ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1.

⁶ MLC, 2006, principe directeur B4.3.1, paragr. 3. Cette hiérarchie dans la mise en œuvre des mesures préventives est au cœur des principes de sécurité et de santé au travail et figure dans un grand nombre de règles et de directives, notamment dans les *Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail* du BIT (ILO-OSH 2001) et dans la *directive-cadre 89/391/CEE du 12 juin 1989 de l'Union européenne concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail*, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01989L0391-20081211&qid=1403702359336>.

2.4. Systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail

28. Les systèmes de gestion de la SST permettent d'évaluer et d'améliorer la prévention des accidents et des incidents sur le lieu de travail au moyen de la gestion des dangers et des risques au travail. Ils sont souvent fondés sur la méthode «Planifier-Développer-Contrôler-Ajuster» (PDCA), qui vise à assurer un suivi permanent de la performance ⁷.
- 1) **Planifier** signifie établir une politique de SST, comprenant l'attribution de ressources, la mise à disposition des compétences et l'organisation du système, l'identification des dangers et l'évaluation des risques.
 - 2) **Développer** fait référence à la réalisation et à la mise en œuvre concrètes du programme de SST.
 - 3) **Contrôler** signifie mesurer l'efficacité a priori et a posteriori du programme.
 - 4) **Ajuster** clôture le cycle par un examen du système dans un contexte d'amélioration continue dans le but d'amorcer un nouveau cycle.
29. La méthode PDCA aide à mettre en œuvre les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail dans les organisations en aidant ces dernières à s'adapter à l'évolution des circonstances et à faire des progrès permanents en matière de sécurité. Les principes de cette méthode peuvent s'appliquer aux politiques de sécurité, à la gestion de la SST, à l'attribution des responsabilités, à la démonstration des qualifications et des compétences et au respect des règles de sécurité à bord des navires. La documentation du BIT ⁸ et les autres directives professionnelles ⁹ contiennent des informations sur les procédures détaillées d'évaluation des risques.
30. Les principes et systèmes exposés plus haut s'appliquent à tous les lieux de travail. Les procédures d'évaluation des risques professionnels sont essentielles à la législation, à la réglementation et aux autres directives relatives à la SST, dont l'objectif final est d'assurer la sécurité et de préserver la santé des travailleurs. Pour garantir le renforcement permanent de la sécurité, l'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs élaborent des systèmes de gestion de la SST et des procédures d'évaluation des risques afin d'offrir aux gens de mer employés à bord de leurs navires un milieu de travail sûr ¹⁰.

⁷ Méthode également appelée «roue de Deming». BIT: *Systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail: un outil pour une amélioration continue*, 2011, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/publication/wcms_154126.pdf.

⁸ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, op. cit.

⁹ United Kingdom Maritime and Coastguard Agency (Garde côtière et maritime du Royaume-Uni): *Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen*, édition consolidée, 2010, <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20121107103953/http://www.dft.gov.uk/mca/coswp2010.pdf>; Maritime New Zealand: *Safety Guidelines, passenger and non-passenger vessels*, 2007, <http://www.maritimenz.govt.nz/Publications-and-forms/Commercial-operations/Shipping-safety/Health-and-safety/Safety-guidelines-Passenger-non-passenger-vessels.pdf>; Singapore Workplace Safety and Health Council: *Workplace Safety & Health Manual for Marine Industries*, 2009, https://www.wshc.sg/wps/themes/html/upload/cms/file/WSH_Manual_Marine_Industries.pdf; recommandation n° 127: *A Guide to Risk Assessment in Ship Operations*, juin 2013, <http://www.iacls.org.uk/publications/publications.aspx?pageid=4§ionid=5>.

¹⁰ Le paragraphe 2 de la norme A4.3 de la MLC, 2006, a trait, entre autres questions, à la prise en compte des instruments internationaux relatifs à la protection de la sécurité et de la santé en général, ainsi qu'aux risques particuliers.

3. Importance de la sécurité et de la santé au travail dans le secteur maritime

3.1. Sécurité et santé au travail dans le secteur maritime

31. Le milieu de travail du secteur maritime englobe les éléments physiques, ergonomiques, chimiques, biologiques, psychologiques et sociaux susceptibles de provoquer des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles. Les gens de mer sont confrontés à des conditions de travail difficiles, à l'isolement, à de longues journées de travail, à une organisation du travail rigide et à un niveau élevé de pression et de fatigue. Ils doivent également apprendre à communiquer au sein d'un équipage multinational ¹. L'abus d'alcool et de drogues, la violence, le harcèlement et les maladies infectieuses telles que le VIH/sida sont également des problèmes potentiels. Les normes internationales du travail, les lois nationales, les recueils de directives pratiques et les autres documents d'orientation spécialisés contiennent des informations sur les types de dangers auxquels les travailleurs peuvent être confrontés à bord des navires, ainsi que sur les mesures de prévention et de protection pertinentes contribuant à garantir aux gens de mer des conditions de travail et de vie aussi sûres et salubres que possible.

32. Le secteur maritime est considéré comme relativement dangereux. Toutefois, vu la difficulté d'accès aux signalements d'accidents du travail et de lésions et maladies professionnelles dans les Etats du pavillon et leur fiabilité limitée, on manque de statistiques relatives à la sécurité et à la santé au travail dans ce secteur. A cela s'ajoutent d'importantes différences dans les méthodes de collecte des données, le médiocre enregistrement des signalements, une couverture limitée et l'insuffisance de données concernant l'ensemble des gens de mer. Malgré les prescriptions fixées par les conventions pertinentes de l'OIT en matière de présentation de rapports nationaux, il est très difficile de trouver des données statistiques complètes sur les accidents du travail et sur les lésions et maladies professionnelles. Néanmoins, les chiffres montrent que le nombre de décès est en baisse.

3.2. Incitations économiques à appliquer les dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC, 2006

33. Les gens de mer doivent être en bonne santé physique et mentale pour être productifs et pouvoir travailler en toute sécurité. En outre, compte tenu de la pénurie de gens de mer qualifiés que connaissent certains pays, de nombreux armateurs reconnaissent que l'amélioration de la sécurité à bord des navires représente un avantage concurrentiel et permet de retenir les gens de mer expérimentés et d'attirer de jeunes femmes et hommes dans le secteur maritime.

¹ On trouvera sur le site Web du Seafarers' International Research Centre (Centre de recherche international sur les gens de mer) des études concernant les différentes questions liées à la composition internationale des équipages de navires: http://www.sirc.cf.ac.uk/SIRC_free_online_reports.aspx.

-
34. L'intérêt pour l'aspect économique de la sécurité et de la santé au travail est assez récent ². Selon les estimations du BIT, 6 300 personnes meurent chaque jour des suites d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle – ce qui représente plus de 2,3 millions de décès par an. Le coût humain peut être considérable pour les familles des travailleurs et la collectivité, et le coût économique est estimé à 4 pour cent du produit intérieur brut (PIB) chaque année ³. De nombreux éléments prouvent que, à long terme, les entreprises les plus prospères et les plus compétitives sont celles qui enregistrent les meilleurs résultats en matière de sécurité et de santé et dont les employés sont en bonne santé ⁴.

² BIT: *Estimating the economic costs of occupational injuries and illnesses in developing countries: Essential information for decision-makers*, Programme du BIT sur la sécurité et la santé au travail et sur l'environnement, 2012, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_207690.pdf.

³ Chiffres tirés du document du BIT: *Sécurité et santé au travail*, <http://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/lang--fr/index.htm>.

⁴ P. Hamalainen, J. Takala et K.L. Saarela: «Global estimates of occupational accidents», *Safety Science* (2006, vol. 44), pp. 137 à 156, http://www.upf.edu/cisal/_pdf/doc15.pdf.

4. Responsabilités de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon

4.1. Aperçu

35. Les responsabilités et obligations de chaque Membre au titre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail dans le secteur maritime de la MLC, 2006, et du code correspondant peuvent être résumées comme suit:

- a) veiller à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent son pavillon bénéficient d'une 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 salubre ¹;
- b) élaborer et promulguer des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon ², après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer;
- c) adopter une législation et d'autres mesures et fixer des 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 ³ afin de:
 - i) garantir l'adoption, la mise en œuvre effective et la promotion des politiques et des programmes de sécurité et de santé au travail ⁴;
 - ii) faire en sorte que la conception des lieux de travail soit conforme aux dispositions 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 tous les aspects de la prévention des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles ⁵;
 - iii) tenir compte des instruments applicables concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail ⁶;
 - iv) indiquer l'obligation qu'ont les armateurs, les capitaines, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi

¹ MLC, 2006, règle 4.3, paragr. 1.

² MLC, 2006, règle 4.3, paragr. 2.

³ MLC, 2006, règle 4.3, paragr. 3.

⁴ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 a); voir chap. 4, section 2 – Directives nationales relatives à la sécurité et à la santé au travail dans le secteur maritime.

⁵ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 c); voir chap. 7 – Risques liés à une exposition nocive.

⁶ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 a); voir chap. 2 – Comprendre les principes de sécurité et de santé au travail et leur application dans le secteur maritime.

qu'aux politiques et aux programmes relatifs à la sécurité et à la santé ⁷, en accordant une attention particulière aux jeunes marins ⁸;

- v) mettre en place un comité de sécurité sur chacun des bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus ⁹; (dans le présent document, ce comité est appelé «comité de sécurité et de santé», ce qui permet de mettre l'accent sur la nécessité de promouvoir la santé des gens de mer et de la prévention des accidents);
- vi) indiquer l'autorité dont sont investis les gens de mer qui ont été nommés ou élus délégués à la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité et de santé du navire ¹⁰;
- vii) veiller à ce que les armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques, se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques fournies par l'autorité compétente ¹¹;
- viii) veiller à ce que les politiques, programmes, normes juridiques et autres mesures de portée nationale soient régulièrement révisés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer ¹²;
- ix) veiller à ce que les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, à ce que des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et à ce que les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête ¹³;
- x) veiller à ce que les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail soient de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer ¹⁴.

⁷ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 c).

⁸ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 b); voir chap. 4, section 3 – Politiques et programmes de sécurité et de santé au travail dans le secteur maritime, et la section 10 – Catégories particulières de personnel.

⁹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 d); voir chap. 6 – Comité de sécurité et de santé.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 8; voir chap. 8 – Déclarations et enquêtes relatives aux accidents du travail, aux lésions et aux maladies professionnelles.

¹² MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 3; voir chap. 4, section 5 – Consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, et chap. 4, section 6 – Révision périodique.

¹³ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 5; voir chap. 8 – Déclarations et enquêtes relatives aux accidents du travail, aux lésions et aux maladies professionnelles.

¹⁴ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 6; voir chap. 4, section 7 – Respect de la vie privée, protection des données personnelles et traitement équitable des gens de mer.

4.2. Directives nationales relatives à la sécurité et à la santé au travail dans le secteur maritime

36. Conformément au paragraphe 2 de la règle 4.3, les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires¹⁵ doivent:
- a) être élaborées et promulguées après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer; et
 - b) tenir compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime.
37. L'autorité compétente peut soit élaborer elle-même des directives nationales, soit confier cette tâche à d'autres organisations dûment reconnues, à des services de médecine du travail ou à des firmes de consultants.

4.3. Politiques et programmes de sécurité et de santé au travail dans le secteur maritime

4.3.1. Mise en œuvre

38. La MLC, 2006, prévoit que chaque Membre doit adopter des lois, des règlements et d'autres mesures appropriées pour mettre en œuvre de manière effective et promouvoir les politiques et les programmes de sécurité et de santé au travail¹⁶. Il faudrait notamment évaluer les risques et dispenser une formation et donner des instructions aux gens de mer¹⁷. Ainsi, des programmes de prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles devraient être mis en œuvre à bord des navires¹⁸.
39. Il est possible qu'il faille compléter ou adapter les politiques, programmes et lois existants pour les rendre conformes aux dispositions de la MLC, 2006. Il est possible aussi que certains programmes, politiques et normes juridiques fassent double emploi avec les dispositions des conventions de l'OMI.
40. Les armateurs qui fournissent du matériel de protection approprié ou d'autres dispositifs de prévention des accidents devraient exiger des gens de mer qu'ils les utilisent correctement et qu'ils respectent et observent les mesures de prévention des accidents et de sécurité et les mesures de protection de la santé¹⁹.

¹⁵ MLC, 2006, règle A4.3, paragr. 2; principe directeur B4.3.1, paragr. 2.

¹⁶ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 a).

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 c); principe directeur B4.3.7.

¹⁹ MLC, 2006, principe directeur B4.3.4, paragr. 1.

4.3.2. Teneur

41. Les politiques et programmes nationaux relatifs à la sécurité et à la santé au travail dans le secteur maritime devraient s'appliquer à tous les marins se trouvant à bord des navires qui battent le pavillon de l'Etat et couvrir tous les aspects de la sécurité et de la santé des gens de mer. Les mesures visant à mettre en place un système de signalement des accidents, des lésions et des maladies devraient également préciser qui devrait établir les signalements (l'armateur, le médecin, autre personnel médical).
42. Les politiques, programmes et autres mesures de portée nationale devraient garantir que:
- a) l'environnement de travail, de vie et de formation à bord est sûr, salubre et conforme aux lois et aux autres mesures nationales relatives à la protection de la santé et de la sécurité au travail et à la prévention des accidents à bord des navires ²⁰;
 - b) des précautions raisonnables sont prises à bord afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, notamment des 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 ²¹;
 - c) les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires visent l'amélioration constante de la prévention et accordent une attention particulière à la santé des jeunes marins ²²;
 - d) les mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, comprennent le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, ainsi que l'utilisation de l'équipement de protection individuelle ²³;
 - e) un comité de sécurité et de santé au sein duquel les gens de mer sont représentés est mis en place sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus ²⁴;
 - f) des mécanismes d'inspection, de signalement et de correction des situations dangereuses et d'enquête et de signalement concernant les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles à bord sont mis en place et que des statistiques sont tenues, analysées et publiées ²⁵;

²⁰ MLC, 2006, règle 4.3, paragr. 1.

²¹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 b) et 2 a).

²² MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 c) et 2 b); principes directeurs B4.3.7 et B4.3.8.

²³ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 c).

²⁴ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 d).

²⁵ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 5; principes directeurs B4.3.5 et B4.3.6.

-
- g) les armateurs procèdent à une évaluation des risques aux fins de la gestion de la sécurité et de la santé au travail en tenant compte des données statistiques pertinentes ²⁶;
 - h) les gens de mer reçoivent une formation et des instructions ²⁷.

4.3.3. Promotion

- 43. Il faudrait entreprendre des recherches pour identifier les tendances et recenser les dangers et établir une base 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 maladies professionnelles ²⁸. La publication des résultats de ces recherches et la diffusion des connaissances relatives aux tendances et dangers nouveaux sont des moyens de promouvoir les politiques et programmes nationaux. Un autre moyen consiste à publier les statistiques relatives aux accidents du travail et aux lésions et aux maladies professionnelles, ainsi que les bonnes pratiques et les enseignements tirés ²⁹.
- 44. Les organisations d'armateurs et de gens de mer devraient promouvoir activement les initiatives relatives à la sécurité et à la santé.

4.4. Coopération internationale

- 45. Les Membres devraient s'efforcer de coopérer sur le plan international afin d'harmoniser les actions de promotion de la protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents ³⁰. Lorsqu'ils élaborent les programmes de promotion de la SST dans le secteur maritime, il conviendrait qu'ils consultent aussi les recueils de directives pratiques pertinents du BIT et les normes établies par d'autres organisations internationales.
- 46. L'OIT et l'OMI ont élaboré des normes visant à aider les Etats Membres à promouvoir la sécurité et la santé dans le secteur maritime. En outre, les Etats Membres coopèrent à l'élaboration d'un grand nombre de normes, de directives et de rapports techniques. Le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) est un exemple de norme technique à vocation universelle dont l'OIT est à l'origine et qui

²⁶ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 a) et 8.

²⁷ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 a); principes directeurs B4.3.9 et B4.3.10.

²⁸ MLC, 2006, principe directeur B4.3.7.

²⁹ MLC, 2006, principe directeur B4.3.5; voir chap. 8 – Déclarations et enquêtes relatives aux accidents du travail, aux lésions et aux maladies professionnelles.

³⁰ MLC, 2006, principe directeur B4.3.11.

facilite la coopération dans le monde entier³¹. L'étude d'ensemble menée par le BIT en 2009 contient de plus amples informations³².

4.5. Consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer

47. Les directives nationales relatives à la gestion de la SST à bord des navires ne devraient être élaborées qu'après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer. Les armateurs et les gens de mer, ainsi que leurs représentants et les autres organismes intéressés, devraient pouvoir jouer un rôle actif dans ces consultations³³. Si ces processus ou comités n'existent pas déjà, ils devraient être mis en place. L'examen tripartite des politiques et de la législation permet de garantir la prise en compte des intérêts et des préoccupations des armateurs et des gens de mer dans les programmes de sécurité et de santé au travail dans le secteur maritime.
48. Les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient également promouvoir l'application des directives nationales relatives à la gestion de la SST à bord des navires, par exemple:
- a) en organisant des séances d'information;
 - b) en élaborant des directives relatives à la sécurité à bord des navires;
 - c) en procédant à une évaluation systématique des risques;
 - d) en créant des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la protection de la sécurité et de la santé au travail et de la prévention des accidents, ou des groupes de travail ad hoc;
 - e) en mettant en place, à bord des navires, des comités de sécurité comprenant des représentants des gens de mer.

4.6. Révision périodique

49. Les politiques, programmes, normes juridiques et autres mesures de portée nationale concernant la gestion de la SST devraient être régulièrement révisés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, à la lumière des travaux de recherche, des faits nouveaux et des nouvelles technologies afin de faciliter l'amélioration constante et de trouver de nouveaux moyens d'appliquer les normes³⁴ consacrées par la convention³⁵.

³¹ Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU): *Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)*, http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/ghs/ghs_welcome_f.html.

³² Etude d'ensemble sur les normes de l'OIT en matière de sécurité et de santé au travail.

³³ MLC, 2006, principe directeur B4.3.7, paragr. 2.

³⁴ L'OMI a adopté un concept similaire: <http://www.imo.org/OurWork/Safety/SafetyTopics/Pages/Goal-BasedStandards.aspx>.

³⁵ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 3; principe directeur B4.3.7, paragr. 1.

-
50. Compte tenu des progrès technologiques rapides et de l'apparition de nouvelles méthodes de travail, il faudrait régulièrement revoir les systèmes de réglementation pour faire en sorte que les politiques et les programmes de sécurité et de santé au travail dans le secteur maritime restent d'actualité ³⁶.
51. Il faudrait s'attaquer aux problèmes recensés dans le cadre de la révision des politiques, des programmes, des normes juridiques et des autres mesures. Les faits nouveaux et les nouvelles technologies devraient être pris en compte au moment de déterminer les objectifs et d'élaborer des méthodes permettant de les atteindre. Cela correspond également aux objectifs fixés par le Code ISM ³⁷ concernant l'amélioration constante des systèmes et des compétences, qui devrait faire partie intégrante de toute politique ou programme de promotion de la SST.

4.7. Respect de la vie privée, protection des données personnelles et traitement équitable des gens de mer

52. Conformément à la MLC, 2006, l'autorité compétente doit veiller à ce que les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail respectent le caractère confidentiel des données personnelles des gens de mer, telles que les données médicales, dans le respect de la législation, de la réglementation, des conditions et de la pratique nationales, et à ce qu'elles soient conformes à la convention ³⁸. Elle devrait également tenir compte des directives pertinentes de l'OIT ³⁹.
53. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les gens de mer aient droit à une protection contre la contrainte et l'intimidation provenant de quelque source que ce soit pendant et après toute enquête maritime. L'enquête maritime ne devrait pas porter préjudice aux gens de mer eu égard aux questions de rapatriement, de logement, d'entretien, de paiement du salaire et des prestations et de soins médicaux; ces prestations doivent être fournies gratuitement par l'armateur, l'Etat du pavillon qui a ordonné l'enquête ou un Etat du pavillon compétent ⁴⁰.

³⁶ MLC, 2006, principes directeurs B4.3.7 et B4.3.11.

³⁷ Code ISM, *op. cit.*, section 1.2.2.3.

³⁸ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 6.

³⁹ BIT: *Enregistrement et déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles*: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normative_instrument/wcms_112628.pdf.

⁴⁰ OMI: résolution LEG.3(91), *Adoption de directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer*, <http://www.imo.org/OurWork/Legal/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Documents/2711.pdf>; résolution MSC.255(84), *Adoption du Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer* (Code pour les enquêtes sur les accidents), édition 2008, tel qu'amendé, chap. 23 et 24, <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255%2884%29%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf>.

5. Responsabilités des armateurs et des gens de mer

5.1. Responsabilités et obligations des armateurs

54. La norme A4.3 de la MLC, 2006¹, prévoit que la législation, la réglementation et les autres mesures nationales d'application des dispositions de la MLC, 2006, relatives à la santé et à la sécurité doivent «indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs ... de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et de santé au travail...». Le Code ISM prévoit également que l'armateur devrait mettre en place un système de gestion de la sécurité et mettre au point de bonnes pratiques de gestion de la sécurité.
55. Généralement, les armateurs confient au capitaine la responsabilité de gérer quotidiennement la sécurité et la santé lorsque le navire est en mer. Les armateurs devraient veiller à ce que les capitaines reçoivent un appui suffisant pour pouvoir s'acquitter efficacement de leurs fonctions.
56. L'instauration d'une culture de la sécurité reposant sur des niveaux élevés de sécurité et de santé exige des efforts de planification et d'organisation, ainsi que la coopération et l'appui des responsables et des gens de mer. Les armateurs devraient donc consulter les gens de mer et leurs organisations au sujet de l'élaboration et de la mise en œuvre de politiques en la matière.
57. Les armateurs devraient:
- a) mettre en œuvre des politiques et des programmes relatifs à la sécurité et à la santé des gens de mer qui soient adéquats et conformes à la législation et à la réglementation internationales et nationales, et mettre en place des systèmes d'amélioration permanente;
 - b) veiller à ce que la conception des lieux de travail à bord des navires tienne compte des principes de prévention et des progrès techniques réalisés dans le secteur et soit conforme à la législation, à la réglementation, aux normes et aux recueils de directives pratiques nationaux applicables;
 - c) mettre en place un comité de sécurité et de santé conformément aux prescriptions de l'autorité compétente;
 - d) veiller à ce que les membres du comité de sécurité et de santé:
 - i) reçoivent des informations et aient la possibilité de faire des propositions concernant les questions de sécurité et de santé;
 - ii) aient accès aux listes et aux descriptions des événements qui doivent obligatoirement figurer dans les déclarations d'accidents et d'incidents du travail et de maladies professionnelles à bord des navires, ainsi qu'à tous les rapports du navire pertinents;

¹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 b).

-
- iii) aient accès aux informations relatives aux dangers avérés ou potentiels dont l'armateur et le capitaine ont connaissance, ainsi qu'à toutes les publications pertinentes de l'OMI, du BIT et des autres organisations internationales;
 - iv) disposent d'un délai raisonnable pour s'acquitter de leurs devoirs en matière de sécurité;
 - v) puissent acquérir des connaissances ou suivre des formations concernant les questions de sécurité et de santé pendant leurs heures de travail;
 - vi) soient consultés au sujet de la planification et de l'évolution du travail à bord et de l'introduction de nouvelles technologies pouvant avoir des conséquences en matière de sécurité et de santé, notamment s'agissant du choix de l'équipement, de l'équipement de protection individuelle et des aides techniques;
 - vii) ne fassent pas l'objet de licenciement ou d'autres mesures préjudiciables pour s'être acquittés de leurs fonctions;
 - viii) reçoivent l'appui, les ressources, les qualifications et les compétences nécessaires pour mener des enquêtes approfondies sur les accidents et incidents survenus à bord des navires et en analyser les causes profondes ²;
- e) veiller à ce que les fonds nécessaires soient mis à disposition pour assurer des conditions de travail sûres et salubres à bord. L'armateur devrait prendre en charge toutes les dépenses découlant du mandat du comité de sécurité et de santé, y compris le remboursement des frais engagés et des salaires non perçus par les membres devant participer aux cours sur la sécurité et la santé au travail;
 - f) donner des informations adéquates sur les questions de sécurité et de santé sur les navires à bord desquels se trouvent moins de cinq marins;
 - g) veiller à ce que le système de gestion de la sécurité à bord repose sur des directives et des procédures permettant de signaler les accidents du travail, les lésions et, s'il y a lieu, les maladies professionnelles, et d'enquêter sur leurs causes ³;
 - h) mettre en place des systèmes permettant de mener des enquêtes à bord sur les accidents du travail, les lésions et, s'il y a lieu, les maladies professionnelles, et de présenter des rapports à l'autorité compétente;
 - i) diffuser les conclusions des rapports d'enquête sur les navires de leur flotte pour éviter que les problèmes ne se reproduisent;
 - j) donner aux gens de mer des informations et des instructions et leur dispenser des formations adéquates concernant les dangers en matière de sécurité et de santé et les mesures de prévention et de protection liées aux procédés de travail d'une manière et dans un langage facilement compréhensibles;
 - k) veiller à ce que les capitaines et tous les gens de mer soient pleinement conscients des responsabilités qu'ils ont à bord et qui pourraient avoir des conséquences en matière de sécurité et de santé;

² BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 2^e édition, 1996.

³ Code ISM, section 9.

-
- l) mettre en place dans chaque navire l'équipement, les outils, les manuels et les informations nécessaires pour que toutes les activités soient menées de manière à atténuer, dans la mesure nécessaire, les incidences néfastes sur la sécurité et la santé des gens de mer et fournir un équipement de protection individuelle adapté ⁴ et d'autres équipements de protection ⁵ à leurs marins ⁶;
 - m) organiser et planifier toutes les activités en tenant compte de la taille de l'équipage, de la durée prévue de la période de travail et des conditions qui règnent à bord, de manière à prévenir les risques d'accident ou de lésion, et à:
 - i) prévenir les dangers pouvant exister à bord des navires;
 - ii) éviter, au cours du travail, les positions et mouvements qui entraînent une fatigue excessive ou inutile;
 - iii) garantir que les matériels, les produits et les méthodes de travail sont utilisés en toute sécurité et n'exposent les gens de mer à aucun risque en matière de sécurité et de santé, que ce soit à court ou à long terme ⁷;
 - iv) garantir une charge de travail tolérable et des heures de travail raisonnables, notamment des périodes de repos raisonnables pendant les heures de travail ⁸, la fatigue ⁹ devant être considérée comme une source potentielle de danger;
 - n) veiller à ce que seules les machines munies de dispositifs de protection appropriés soient utilisées ¹⁰.
- 58.** Les armateurs devraient reconnaître le lien qui existe entre la sécurité à bord du navire et les conditions décentes de travail et de vie, notamment pour ce qui est de la bonne gestion et de la bonne communication entre le navire et la terre, des périodes de repos raisonnables, ainsi que d'un logement et d'une nutrition convenables.
- 59.** Les armateurs devraient mettre en place un système permettant de signaler et d'analyser les quasi-incidents et partager les connaissances acquises au sein de la compagnie selon qu'il

⁴ CEE-ONU, *op. cit.*

⁵ United States National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH): *Personal Protective Equipment*, <http://www.cdc.gov/niosh/ppe/>.

⁶ MLC, 2006, principe directeur B4.3.4.

⁷ Voir chap. 7.

⁸ MLC, 2006, règle 2.3.

⁹ MLC, 2006, principe directeur B4.3.1, paragr. 2 et 3.

¹⁰ Le paragraphe 2 du principe directeur B4.3.4 de la MLC, 2006, fait référence aux articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et aux dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963.

convient. Ils pourraient aussi encourager les gens de mer à signaler toutes les conditions ou activités dangereuses et insalubres ¹¹.

- 60.** Les armateurs devraient fournir des logements et des services récréatifs qui, conformément à la règle 3.1 et à la norme A3.1, soient sûrs et propres à protéger la santé et à assurer le bien-être des gens de mer et soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent des normes minimales, notamment de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code de la MLC, 2006.

5.2. Devoirs et responsabilités du capitaine

- 61.** Le capitaine du navire doit veiller à ce que:

- a) la politique et le programme de sécurité et de santé de l'armateur soient mis en œuvre à bord du navire et clairement communiqués à tout l'équipage ¹²;
- b) une culture de la sécurité règne à bord du navire, notamment en faisant en sorte que des précautions raisonnables soient prises et que la sécurité soit constamment renforcée afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et les maladies professionnelles à bord des navires;
- c) les gens de mer soient encouragés à participer activement à la mise en place de conditions de travail sûres et salubres et aux évaluations des risques et à donner leur avis à cet égard sans craindre d'être licenciés ou de faire l'objet d'autres mesures préjudiciables;
- d) les travaux soient planifiés, menés et supervisés de manière à réduire le risque d'accident, de lésion ou de maladie;
- e) les gens de mer se voient uniquement confier des tâches dont ils peuvent s'acquitter compte tenu de leur âge, de leur état de santé et de leurs compétences ¹³, et à ce qu'aucune personne âgée de moins de 18 ans ne doive exercer des fonctions inappropriées ¹⁴;
- f) des informations et des instructions appropriées soient communiquées d'une manière claire et facilement compréhensible, dans une ou plusieurs langues comprises par tous les membres de l'équipage ¹⁵;
- g) l'équipement de sécurité, y compris tous les équipements d'urgence et de protection, soit convenablement entretenu et rangé;

¹¹ Code ISM – Section 9; OMI: *Guidance on near-miss reporting*, MSC-MEPC.7/Circ.7, 10 oct. 2008, <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/MS%20MEPC.7-circ.7.pdf>.

¹² Code ISM.

¹³ Voir chap. 10 du présent document: Catégories particulières de personnel.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 7.

-
- h) tous les exercices et rassemblements réglementaires soient menés de manière réaliste, efficace et consciencieuse, selon le calendrier fixé et dans le respect des règles et règlements applicables;
 - i) l'équipage participe à des exercices et à des formations aux procédures d'urgence, ainsi qu'à une formation à l'utilisation de l'équipement spécial d'urgence de manière régulière;
 - j) les manuels d'exploitation, les plans du navire, les lois et règlements nationaux et les procédures de sécurité, entre autres, soient accessibles aux gens de mer qui en ont besoin pour travailler en toute sécurité;
 - k) un ou plusieurs responsable(s) de la sécurité et de la santé soi(ent) nommé(s), et à ce que le comité de sécurité et de santé tienne des réunions régulières sur les navires à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus. Si la mise en place de ce comité n'est pas exigée, les informations relatives à la sécurité et à la santé devraient être communiquées par d'autres moyens;
 - l) tous les employés se trouvant à bord et l'armateur soient informés de la composition du comité de sécurité et de santé, et à ce que ses membres satisfassent aux prescriptions en matière de formation et puissent s'acquitter de leurs fonctions ¹⁶;
 - m) le comité de santé et de sécurité soit informé des avis publiés par l'autorité compétente et par l'armateur au sujet de la sécurité et de la santé des gens de mer;
 - n) tous les accidents ou quasi-accidents, lésions et maladies fassent l'objet d'une enquête et soient enregistrés et signalés conformément à la législation et à la réglementation nationales et aux procédures des armateurs ¹⁷.

5.3. Responsabilités des gens de mer

62. Les gens de mer devraient:

- a) participer activement à la promotion d'une culture de la sécurité et donner leur point de vue sur les conditions de travail sûres et salubres et l'évaluation des risques;
- b) coopérer avec le capitaine et l'armateur pour mettre en œuvres les politiques et les autres mesures de sécurité et de santé prescrites;
- c) participer à des réunions sur la sécurité et la santé et faire tout leur possible pour préserver leur sécurité et leur santé, ainsi que celles des autres personnes se trouvant à bord du navire;
- d) faire un usage correct des principes de prévention et utiliser l'équipement et les vêtements de protection individuelle lorsque cela est nécessaire ¹⁸;

¹⁶ Voir chap. 6.

¹⁷ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 2^e édition, 1996.

¹⁸ MLC, 2006, principe directeur B4.3.4, paragr. 1.

-
- e) n'utiliser que les machines munies de dispositifs de protection appropriés et ne pas désactiver ces dispositifs ¹⁹;
 - f) signaler immédiatement à leur supérieur hiérarchique direct toute situation qui peut présenter un risque et qu'ils ne peuvent corriger eux-mêmes;
 - g) avoir le droit de s'écarter des situations ou des activités dangereuses lorsqu'ils ont de bonnes raisons de penser qu'il existe un danger imminent et grave pour leur sécurité ou leur santé. Dans de telles circonstances, le responsable compétent devrait immédiatement être informé du danger;
 - h) communiquer efficacement au sujet des risques potentiels pour la sécurité, veiller à ce que les instructions qu'ils dispensent soient comprises par tous les gens de mer et demander des précisions lorsque les informations fournies ne sont pas suffisamment claires.

63. Sauf en cas d'urgence, les gens de mer, à moins qu'ils ne soient dûment mandatés, ne devraient pas toucher, retirer ou déplacer les dispositifs de sécurité ou les autres équipements et appareils fournis pour leur protection ou pour la protection des tiers, ni gêner la mise en œuvre des méthodes ou procédures adoptées pour prévenir les accidents, les lésions et les maladies.

¹⁹ Le paragraphe 2 du principe directeur B4.3.4 de la MLC, 2006, fait référence aux articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et aux dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963.

6. Le comité de sécurité et de santé

6.1. Introduction

64. La norme A4.3, paragraphe 2 d), prévoit l'établissement d'un comité de sécurité et la nomination ou l'élection d'un délégué à la sécurité sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins¹ ou plus. Le présent chapitre présente des informations concernant le comité de sécurité et de santé qui, bien qu'elles ne figurent pas dans la MLC, 2006, peuvent être utiles à l'élaboration de règles à l'échelle nationale.

6.2. Mandat et objectif

65. Le mandat et l'objectif du comité de sécurité et de santé sont de s'assurer que la direction, les autres supérieurs hiérarchiques, les officiers, l'équipage et les autres salariés sur les navires œuvrent ensemble à l'amélioration et à la promotion de la sécurité et de la santé, y compris du bien-être mental, et à la résolution des problèmes qui surviennent dans l'environnement de travail du navire. Les efforts de collaboration entre l'administration de l'armateur et les gens de mer devraient faciliter la mise en œuvre des politiques et programmes de l'armateur en matière de sécurité et de santé.

6.3. Composition et responsabilités

66. Pour les navires dont l'équipage comprend cinq membres ou plus, le comité devrait inclure le capitaine et au moins un officier ou délégué chargé de la sécurité et de la santé. Le capitaine devrait présider le comité, sauf s'il en est décidé autrement par l'armateur. Les chiffres proposés ci-après correspondent à une composition représentative du comité, en fonction du nombre de membres d'équipage:

- a) cinq à 15 membres d'équipage: le capitaine, un officier chargé de la sécurité et de la santé, et un délégué à la sécurité et à la santé;
- b) 16 à 19 membres d'équipage: même composition que celle ci-dessus, à laquelle s'ajoute un officier ou un délégué supplémentaire, de sorte que le personnel du pont, des machines et d'autres services où travaillent la plupart des matelots soit représenté;
- c) 30 membres d'équipage ou plus: même composition que celle ci-dessus, à laquelle s'ajoute un officier ou un délégué supplémentaire pour chaque service où travaillent des matelots.

67. Pour les navires dont l'équipage comprend moins de cinq membres, le capitaine devrait s'assurer que le travail à bord est réalisé en toute sécurité, par l'intermédiaire des instructions données, de la formation dispensée et de la supervision effectuée.

¹ Y compris le capitaine du navire.

Figure 1. Equipage de cinq à 15 membres: Composition du comité suggérée

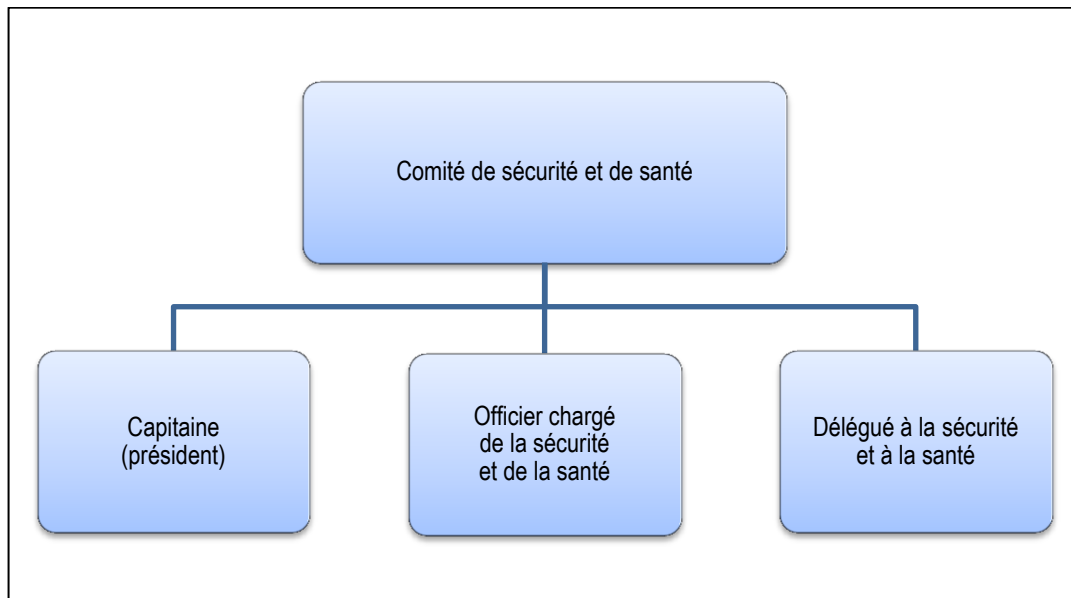
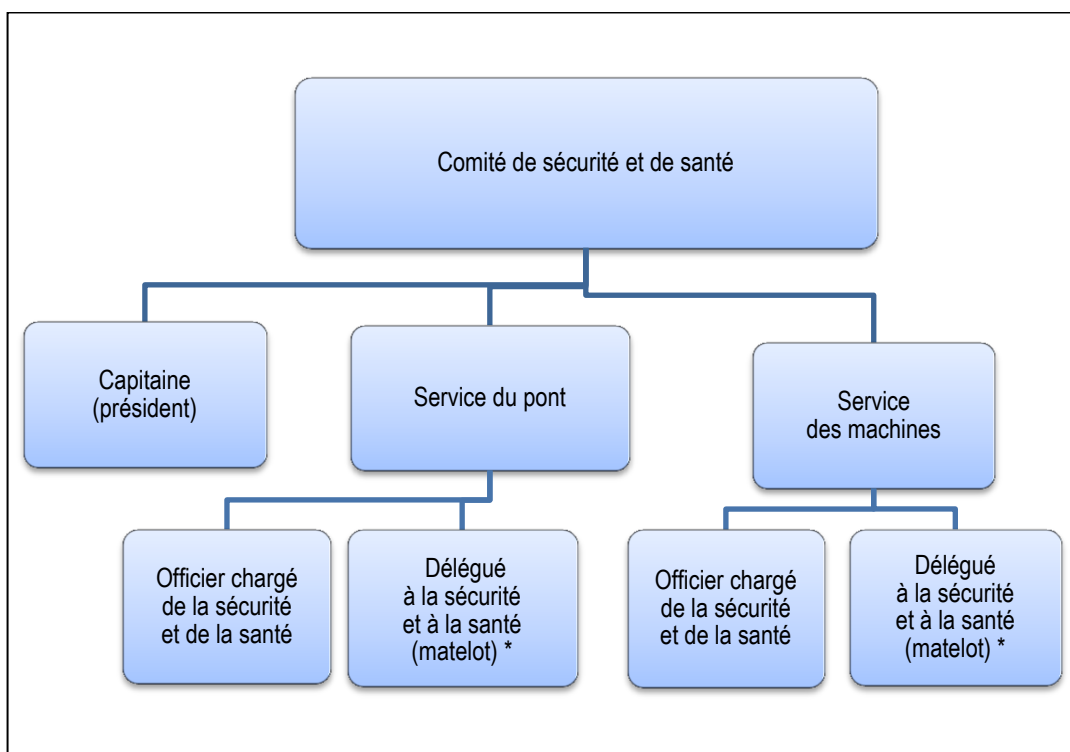
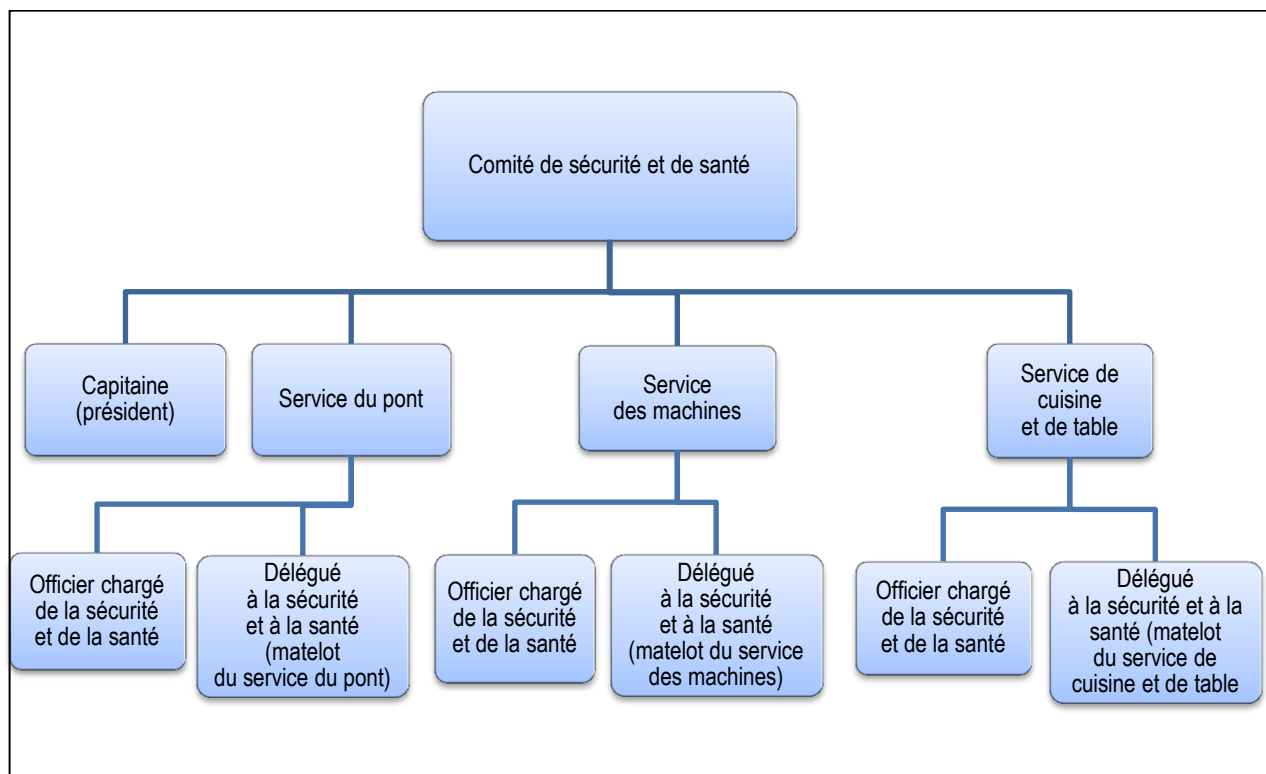


Figure 2. Equipage de 16 à 29 membres: Composition du comité suggérée



* Un matelot de chaque service ou domaine d'activités où travaillent la plupart des matelots.

Figure 3. Equipage de 30 membres ou plus: Composition du comité suggérée



68. Les obligations et les responsabilités du comité de sécurité et de santé devraient être les suivantes, sans que celles-ci soient limitatives:

- a) mettre en œuvre la politique et le programme de l'armateur en matière de sécurité et de santé. Le comité devrait donner aux gens de mer un moyen d'expression publique leur permettant d'influer sur les questions de sécurité et de santé ²;
- b) planifier, gérer et coordonner des conditions de travail à bord sûres et salubres. Le comité devrait prendre toutes les mesures préventives nécessaires pour garantir la sécurité et la santé des gens de mer, y compris leur bien-être mental, et fournir des avis visant à résoudre les problèmes de sécurité et de santé;
- c) conduire immédiatement une enquête lorsque des accidents du travail ou des lésions ou maladies professionnelles surviennent, recenser ces situations et les analyser;
- d) mettre en œuvre des mesures visant à prévenir toute récurrence, après concertation avec l'armateur;
- e) tenir à jour les dispositions concernant la sécurité et la santé des gens de mer;
- f) contribuer à la définition de principes relatifs à une formation et à des instructions nécessaires et appropriées en ce qui concerne les conditions de travail à bord;
- g) contrôler constamment le respect des procédures de sécurité;
- h) coopérer avec le service de médecine du travail compétent;

² BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 2^e édition, 1996.

-
- i) présenter des observations et des recommandations à l'armateur au nom de l'équipage;
 - j) discuter des mesures à prendre en ce qui concerne toute question de sécurité et de santé touchant l'équipage, prendre ces mesures et évaluer l'équipement de protection et de sécurité, y compris l'équipement de sauvetage.

6.4. Réunions du comité de sécurité et de santé

- 69. Des réunions devraient être tenues régulièrement, au moins une fois par trimestre. Il est recommandé de consulter le comité de sécurité et de santé à bord avant de demander à l'armateur son assistance pour résoudre un problème de sécurité ou de santé. Il convient cependant de traiter les questions graves de sécurité ou de santé rapidement. Le président devrait convoquer une réunion dès lors qu'au moins deux membres du comité le demandent en vue de traiter un problème spécifique. L'autorité compétente devrait établir une fréquence de réunion qui permette de veiller à une amélioration constante de la sécurité.
- 70. Des réunions devraient également être convoquées à la suite d'accidents ou d'incidents graves, dans le cadre des procédures d'enquête et d'information courantes. Il est recommandé de considérer les quasi-accidents comme des possibilités d'améliorer la sécurité et de prévenir de futurs accidents ou incidents qui pourraient blesser des marins ou endommager le navire.
- 71. Afin d'éviter tout retard entre les réunions du comité, les délégués et les officiers chargés de la sécurité et de la santé devraient communiquer régulièrement pour repérer des problèmes potentiels ou existants de sécurité et de santé, et s'efforcer de les résoudre. Ils devraient ainsi coopérer avec les responsables des différents services, y compris du service de cuisine et de table.
- 72. Un compte rendu des réunions devrait être distribué aux membres du comité, mis à la disposition de l'équipage et envoyé à l'armateur. Sur demande, le contenu du compte rendu devrait pouvoir être porté à la connaissance de l'autorité compétente.

6.5. Délégué à la sécurité et à la santé des gens de mer

- 73. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent les dispositions nécessaires pour la nomination ou l'élection de délégués à la sécurité et à la santé³. Le capitaine du navire devrait consigner la nomination de ces délégués dans le journal de bord officiel du navire ou dans le compte rendu de la réunion du comité. Afin de garantir une expérience suffisante à bord, il est recommandé que les délégués à la sécurité et à la santé aient plus de deux ans d'expérience en mer⁴.

³ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 d).

⁴ United Kingdom Maritime and Coastguard Agency (Garde côtière et maritime du Royaume-Uni): *Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen*, consolidated edition, 2010.

74. Le nombre de délégués à la sécurité et à la santé élus ou nommés devrait être déterminé en fonction de l'effectif de l'équipage et de la nécessité de représenter convenablement différents départements. Ce nombre devrait être fixé par l'autorité compétente. Lorsqu'un délégué à la sécurité et à la santé est nommé, l'armateur devrait consulter les organisations de gens de mer. Les recommandations sont les suivantes:

- a) cinq à 15 membres d'équipage: un délégué élu ou nommé par les matelots;
- b) 16 à 29 membres d'équipage: deux délégués élus ou nommés par les matelots (un délégué pour chaque service ou domaine d'activités employant le plus de matelots);
- c) 30 membres d'équipage ou plus: trois délégués élus ou nommés par les matelots (un délégué pour chaque service ou domaine d'activités, notamment le service du pont, le service des machines et le service de cuisine et de table, les matelots du service général étant compris dans le service du pont).

75. Les délégués à la sécurité et à la santé devraient:

- a) être élus ou nommés par les matelots et participer aux réunions du comité de sécurité et de santé;
- b) être libérés durant suffisamment de temps de leurs principales tâches à bord sans subir de perte de salaire, afin de pouvoir remplir leurs fonctions ou bénéficier d'une formation;
- c) ne pas faire l'objet d'un licenciement ou autre mesure préjudiciable dont le motif serait l'exercice de leurs fonctions de délégué à la sécurité et à la santé;
- d) avoir accès à l'ensemble de la documentation et des informations pertinentes, y compris les rapports d'enquête, ainsi qu'à toutes les parties du navire;
- e) participer à la planification des tâches à bord, y compris l'application de mesures préventives et l'évaluation des risques;
- f) participer aux enquêtes portant sur les accidents ou incidents;
- g) disposer, sans restriction, du droit de communiquer directement avec les autorités compétentes et les organisations de gens de mer concernées;
- h) recevoir les formations et instructions nécessaires.

6.6. Officiers chargés de la sécurité et de la santé

76. Sur chaque navire, le capitaine devrait nommer au moins un officier chargé de la sécurité et de la santé et consigner sa nomination dans le journal de bord officiel du navire. Le nombre d'officiers nommés variera en fonction de l'effectif de l'équipage. Les recommandations sont les suivantes:

- a) cinq à 15 membres d'équipage: un officier chargé de la sécurité et de la santé;
- b) 16 à 29 membres d'équipage: deux officiers chargés de la sécurité et de la santé (un officier pour chaque service ou domaine d'activités);

-
- c) 30 membres d'équipage ou plus: trois officiers chargés de la sécurité et de la santé (un officier pour chaque service ou domaine d'activités, notamment le service du pont, le service des machines et le service de cuisine et de table).

77. Les officiers chargés de la sécurité et de la santé devraient:

- a) mettre en œuvre les politiques, programmes et systèmes de gestion du navire en matière de sécurité et santé au travail;
- b) conduire ou superviser régulièrement des évaluations des risques et les mesures de suivi appropriées en vue de veiller à une amélioration continue des conditions de sécurité et de santé sur le lieu de travail;
- c) travailler en étroite collaboration avec les délégués à la sécurité et à la santé afin de promouvoir une culture de la sécurité;
- d) accroître les connaissances des membres d'équipage en matière de sécurité et de santé;
- e) encourager les salariés à se comporter de manière responsable afin de promouvoir la mise en place préventive de conditions de travail à bord sûres et salubres, y compris en ce qui concerne le bien-être mental;
- f) veiller à ce que les produits chimiques ne soient utilisés que sur des lieux de travail et par le biais de méthodes qui permettent une protection efficace contre les accidents, les lésions et les maladies;
- g) s'assurer que les machines, l'équipement de protection et d'autres instruments techniques sont conçus et utilisés de manière appropriée pour prévenir les risques ou les réduire considérablement;
- h) recenser tous les problèmes de sécurité ou de santé et les étudier;
- i) informer des résultats de ces études le comité de sécurité et de santé et la personne concernée, si nécessaire;
- j) enquêter sur les accidents et les incidents survenus et faire les recommandations nécessaires pour éviter que ces situations ne se reproduisent;
- k) mener des inspections de la sécurité et de la santé;
- l) contrôler et assurer une formation relative à la sécurité et à la santé à bord pour les gens de mer.

6.7. Formation à l'intention des membres du comité de sécurité et de santé

78. Les membres du comité de sécurité et de santé devraient avoir suivi une formation agréée par l'autorité compétente sur la sécurité et la santé au travail ⁵. Les membres du comité devraient disposer des compétences leur permettant de promouvoir les questions de santé et de maintenir la sécurité, de coopérer avec d'autres membres d'équipage en tenant compte de la diversité culturelle et de participer à la résolution des problèmes concernant la réduction au minimum des risques professionnels constatés dans l'environnement de travail à bord.

79. A l'issue de la formation, les participants devraient:

- a) être familiarisés avec le fonctionnement du système de gestion de la sécurité utilisé à bord;
- b) connaître le mandat du comité de sécurité et de santé;
- c) savoir quels sont les droits et les responsabilités des membres du comité de sécurité et de santé;
- d) pouvoir conduire l'évaluation et la gestion des risques;
- e) savoir fournir les conseils requis pour répondre aux préoccupations ou aux problèmes liés à la sécurité et pour favoriser le respect des principes de prévention;
- f) être à même d'enquêter sur les incidents survenus et de faire les recommandations nécessaires pour éviter que ces situations ne se reproduisent;
- g) savoir comment obtenir des informations pertinentes sur un environnement de travail sûr et salubre auprès de l'autorité et de l'armateur;
- h) communiquer efficacement avec des membres d'équipage de différentes nationalités;
- i) superviser les tâches de sécurité confiées aux membres d'équipage ou d'un autre personnel à bord, y compris à des passagers le cas échéant;
- j) connaître les responsabilités et l'engagement nécessaires pour promouvoir un environnement de travail sûr à bord du navire.

⁵ Le Recueil de directives pratiques du BIT *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports* et la Convention STCW de l'OMI ne contiennent pas de dispositions spécifiques concernant la formation des membres du comité de sécurité. Quelques éléments d'orientation peuvent être trouvés dans les sources suivantes: Autorité maritime du Danemark, ordonnance n° 770 du 29 août 2003, *Order on working environment training course for members of the safety group in merchant vessels*; United Kingdom Maritime and Coastguard Agency (Garde côtière et maritime du Royaume-Uni): *Code of safe working practices for merchant seamen*; certains chapitres du Code STCW, 2010, tableaux A-II/2 et A-III/2; OMI: Model Course 3.11, *Marine Accident and Incident Investigation*.

7. Risques liés à une exposition nocive

7.1. Exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants

80. Les risques de santé au travail pour les gens de mer découlent de l'exposition à des dangers ou à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques. Lorsque certains risques sont inévitables, des politiques et des procédures devraient être mises en place pour réduire au minimum l'exposition à des dangers qui pourraient entraîner des lésions, des maladies ou la mort ¹. Une exposition nocive peut avoir des effets néfastes sur la santé à court et long terme.
81. Le présent chapitre met à jour, adapte et complète les informations contenues dans le Recueil de directives pratiques du BIT *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, à la lumière des prescriptions de la MLC, 2006 ². L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs mettent en place un système de gestion de la sécurité qui tienne compte des sujets qui y sont traités ³.
82. L'autorité compétente devrait prendre des précautions raisonnables, y compris des mesures visant à réduire ou à prévenir le risque d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques ⁴. On répertorie généralement parmi les facteurs ambiants l'exposition au bruit, aux vibrations, à l'éclairage, au rayonnement ultraviolet, au rayonnement non ionisant et à des températures extrêmes à bord des navires, ainsi que les effets de ces expositions sur les gens de mer à court et long terme. Des mesures préventives visant à réduire au minimum les effets néfastes sur la santé de l'exposition nocive à des facteurs ambiants devraient également être prises en considération en ce qui concerne le logement et les lieux de loisirs des gens de mer ⁵. L'autorité compétente devrait s'assurer que les armateurs fournissent aux gens de mer une formation et des instructions adéquates et appropriées sur les risques inhérents aux expositions précitées ⁶.

¹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 b).

² BIT: *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, Genève, 2001, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/normativeinstrument/wcms_112583.pdf.

³ Code ISM, *op. cit.*

⁴ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 b); règle 3.1; norme A3.1, paragr. 4 c) et 6 h).

⁵ MLC, 2006, règle 3.1, norme A3.1, paragr. 1 b).

⁶ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 a).

7.2. Bruit

83. Aux fins de ce principe directeur, le terme «bruit» vise tout son qui peut entraîner une perte d'audition ou être nocif pour la santé, ou dangereux à d'autres égards⁷.
84. Travailler dans de lieux trop bruyants peut entraîner des accidents, des lésions et des maladies, et avoir des effets néfastes sur la santé à court et long terme, parmi lesquels:

Tableau 1. Effets nocifs sur la santé à court et long terme de l'exposition à des niveaux de bruit excessifs

Effets à court terme	Effets à long terme
■ stress, dont une hausse de la sécrétion d'adrénaline ■ mauvaise qualité de sommeil ■ accélération du rythme cardiaque ■ contraction des vaisseaux sanguins	■ perte auditive ■ acouphène ■ malaise physique et mental ■ stress ■ maladie cardiaque ■ effets cognitifs

85. L'excès de bruit pourrait également perturber les communications à bord du navire et accroître ainsi le risque d'accident.
86. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs aient connaissance des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer, et qu'ils s'efforcent de réduire le bruit à bord des navires en vue de protéger les gens de mer⁸. Les mesures à envisager devraient notamment être 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.
87. Le *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires* de l'OMI fixe des normes internationales relatives à la protection contre le bruit⁹. Il établit qu'il convient de déterminer des valeurs limites de niveau sonore pour la salle des machines, les postes de commande, les ateliers, les lieux de logement et d'autres espaces à bord des navires.

⁷ OMI: *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires*, édition 2014, adopté par la résolution MSC.337(91) de l'OMI, au titre des dispositions du règlement II-1/3-12 de la Convention SOLAS, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2014, <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/MSC%20-%20Maritime%20Safety/337%2891%29.pdf>.

⁸ MLC, 2006, principe directeur B4.3.2, paragr. 2.

⁹ OMI: *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires*, op. cit.

7.3. Vibrations

88. Les vibrations sont des mouvements oscillatoires transmis par le biais d'un matériel solide. Elles peuvent toucher l'ensemble du corps du fait des mouvements du navire ou de la proximité des machines qui vibrent, ou les mains et les bras uniquement lors de la manipulation d'outils émettant des vibrations. Elles peuvent être transmises au corps humain et avoir des incidences sur les structures anatomiques. Elles peuvent également être à l'origine d'effets nocifs pour la santé soit directement, soit par l'intermédiaire des conséquences de contractions musculaires réflexes sur les structures anatomiques.

Tableau 2. Effets nocifs sur la santé à court et long terme de l'exposition à des niveaux de vibration excessifs

Effets à court terme	Effets à long terme
■ mal des transports ■ instabilité corporelle ■ fatigue	■ lésions vasculaires, neurologiques ou musculo-squelettiques ■ mauvaise circulation sanguine et troubles circulatoires ■ fourmillement, engourdissement et perte de dextérité ■ syndrome du canal carpien ■ vibration globale du corps: douleurs lombaires, douleurs sciatiques ou modifications dégénératives de la colonne vertébrale

89. Pour réduire l'exposition aux vibrations, il conviendrait d'appliquer certains principes de prévention, tels que:

- a) veiller, lors de l'achat de nouveau matériel, à ce qu'il soit conçu de façon ergonomique et entraîne le moins de vibrations possible;
- b) améliorer l'équipement auxiliaire, en ayant par exemple recours à des sièges qui réduisent efficacement les vibrations dans l'ensemble du corps et à des poignées qui limitent les vibrations main-bras;
- c) entretenir correctement l'équipement;
- d) réduire le temps consacré à l'exécution d'une tâche en particulier;
- e) utiliser l'équipement de protection individuelle, notamment des gants spéciaux.

90. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs aient connaissance des effets nocifs de l'exposition à des vibrations excessives à bord des navires et de leurs conséquences sur la sécurité, la santé et le confort des gens de mer, et prennent des mesures visant à réduire les vibrations excessives sur les navires en vue de protéger les gens de mer. Les armateurs devraient notamment ¹⁰:

- a) informer les gens de mer des risques pour la santé qu'une exposition prolongée à des niveaux de vibrations élevés comporte et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;

¹⁰ *Ibid.*; MLC, 2006, principe directeur B4.3.3, paragr. 2.

-
- b) évaluer les risques et réduire les niveaux d'exposition aux vibrations 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;
 - c) fournir aux gens de mer, lorsque c'est nécessaire, un équipement de protection individuelle homologué.
91. L'autorité compétente devrait établir une valeur d'exposition déclenchant l'action, c'est-à-dire une limite journalière d'exposition aux vibrations, pour l'ensemble du corps et le système main-bras, en vue de protéger les gens de mer des effets nocifs que les vibrations peuvent avoir sur leur santé ¹¹.

7.4. Eclairage artificiel

92. Un éclairage artificiel excessif, insuffisant ou mal situé peut occasionner des positions de travail inappropriées susceptibles de porter préjudice aux gens de mer ou de causer des dégâts matériels. L'éclairage devrait être bien placé et suffisant dans toutes les zones de travail à bord et pour tous les types de travaux effectués.
93. Une gêne visuelle, des maux de tête, des fatigues de la nuque et une vision temporairement trouble ou une sensation d'image rémanente (notamment des taches noires dues à l'éblouissement) sont des exemples d'effets nocifs sur la santé liés à un mauvais éclairage. Ces effets peuvent, quant à eux, contribuer à provoquer des incidents qui touchent le personnel et endommagent des biens.
94. L'autorité compétente devrait déterminer des niveaux d'éclairage appropriés, en tenant compte des normes nationales et internationales ¹². En l'absence de normes relatives à l'éclairage, l'autorité compétente devrait suivre les directives de l'OMI à ce sujet, telles que modifiées ¹³.
95. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent en considération la question de l'éclairage lorsqu'ils planifient de nouveaux espaces de travail ou prennent des mesures visant à réduire au minimum l'exposition aux risques professionnels.

¹¹ Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail: *Workplace exposure to vibration in Europe: An expert review*, 2008, https://osha.europa.eu/en/publications/reports/8108322_vibration_exposure.

¹² MLC, 2006, règle 3.1, norme A3.1, paragr. 4 e), 6 g) et 8.

¹³ Par l'intermédiaire de son Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire, l'OMI a publié des directives à ce sujet, parmi lesquelles: MSC/Circ.834, *Guidelines for engine-room layout, design and arrangement* et MSC/Circ.982, *Guidelines on ergonomic criteria for bridge equipment and layout*.

7.5. Rayonnement ultraviolet

96. Le niveau de risque d'une exposition nocive au rayonnement ultraviolet (UV) dépend de l'intensité du rayonnement, de la durée de l'exposition, de l'utilisation de vêtements de protection et de la sensibilité du marin ¹⁴. Les armateurs devraient s'assurer que les marins ont connaissance des effets nocifs qu'une exposition au rayonnement naturel et ultraviolet peut avoir sur la santé. Une protection adéquate et appropriée de la peau devrait être encouragée.
97. Les effets nocifs sur la santé de ce type d'exposition comprennent des symptômes de vieillissement prématuré chez les jeunes marins, la kératose sénile et des cancers tels que le carcinome et le mélanome.
98. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent en considération la question de la protection contre le rayonnement ultraviolet lorsqu'ils planifient de nouveaux horaires de travail ou prennent des mesures visant à réduire au minimum l'exposition aux risques professionnels.

7.6. Rayonnement non ionisant

99. Les gens de mer peuvent être exposés à des rayonnements non ionisants, une forme de rayonnement électromagnétique qui comprend le rayonnement radio, hyperfréquence et infrarouge, lorsqu'ils utilisent divers équipements, dont les systèmes radar ou le matériel de soudage ¹⁵. Le niveau d'exposition varie en fonction de la force des champs créés par ces équipements et de la proximité du poste de travail. Il semble que les effets nocifs de l'exposition à des rayonnements non ionisants sur la santé soient relativement méconnus des gens de mer.
100. Les effets nocifs sur la santé à court terme peuvent comprendre des maux de tête, des vertiges et des troubles du sommeil, qui peuvent entraîner des incidents. Une exposition à long terme peut être à l'origine d'une infertilité ou de la maladie d'Alzheimer.
101. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent en considération la question d'une protection appropriée contre le rayonnement non ionisant lorsqu'ils planifient de nouveaux espaces de travail ou prennent des mesures visant à réduire au minimum l'exposition aux risques professionnels.

7.7. Températures extrêmes

102. Le corps humain se retrouve en situation d'hyperthermie s'il ne parvient pas à faire descendre sa température lorsqu'il est exposé, pendant une longue période, à des températures ambiantes élevées et à une forte humidité, à l'occasion notamment des trajets commerciaux du navire dans certaines zones géographiques. Des conditions et une exposition de ce type caractérisent également les salles des machines à bord des navires. Il

¹⁴ M. Oldenburg et coll.: «Actinic keratosis among seafarers», *Archives for Dermatological Research* (2013, vol. 305(9)), pp.787-796, et «Extrinsic skin ageing symptoms in seafarers subject to high work-related exposure to UV radiation», *European Journal of Dermatology* (2013, vol. 23), pp. 663-670.

¹⁵ BIT: *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, op. cit.

convient également de noter que les gens de mer qui souffrent d'une maladie secondaire impliquant une déshydratation sont davantage sujets à l'hyperthermie.

103. Une sudation abondante, des maux de tête, des sensations de vertige, la syncope, la léthargie, des nausées, des crampes des principaux muscles, l'accélération du rythme respiratoire et cardiaque et des températures corporelles élevées sont certains des effets nocifs sur la santé que l'hyperthermie peut provoquer.
104. Le corps humain se retrouve en situation d'hypothermie si sa température centrale est inférieure à 35°C, température en dessous de laquelle le fonctionnement normal du corps est perturbé. Un décès peut survenir lorsque la température corporelle centrale passe sous les 30°C. Les gens de mer peuvent être exposés à des eaux froides à la suite d'une immersion ou à des airs froids lorsqu'ils travaillent sur des routes commerciales traversant des zones géographiques froides.
105. L'hypothermie peut notamment avoir les effets nocifs suivants sur la santé: perte de contrôle des muscles entraînant la perte de coordination des muscles; confusion mentale et hébètement; difficulté à suivre des instructions simples; perte de conscience, mort.
106. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent en considération la question de l'exposition à des températures extrêmes lorsqu'ils planifient de nouveaux horaires de travail ou prennent des mesures visant à réduire au minimum l'exposition aux risques professionnels.

7.8. Produits chimiques

107. Aux fins des présentes directives, les termes «produits chimiques» se rapportent à des substances chimiques – les éléments chimiques et leurs composés – et à des matières chimiques – des composés de deux substances ou plus. Les produits chimiques peuvent prendre la forme de solides, de liquides et de gaz ou de vapeurs. Ils peuvent être absorbés par la peau sous forme de liquide ou de vapeur, ou après inhalation de vapeurs, par l'intermédiaire de poussières ou d'aérosols.
108. Un produit chimique est considéré comme dangereux quand il est classé comme tel et qu'il fait l'objet d'un symbole ou d'une mention de danger¹⁶. On estime également que certains produits sont dangereux s'ils ont une valeur seuil, ou en raison de leurs propriétés physiques/chimiques ou toxicologiques, ou en fonction de leur utilisation à bord¹⁷.
109. Les activités impliquant l'utilisation de produits chimiques devraient toujours être planifiées et effectuées à partir d'une évaluation individuelle et globale des risques à court et à long terme sur la santé au travail. Une exposition nocive à des produits chimiques peut se produire lors de la manipulation, du rangement, du transport et de l'évacuation de produits chimiques tels que des peintures, des produits de nettoyage ou des huiles, ou lors de toute autre activité réalisée à proximité de ces produits. Une exposition de ce type peut également avoir lieu lorsque des produits chimiques sont transportés en tant que marchandises dangereuses emballées ou en vrac, sous forme gazeuse, liquide ou solide

¹⁶ CEE-ONU: *Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)*, http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/ghs/ghs_welcome_f.html.

¹⁷ BIT: *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, op. cit., annexe, *Limites d'exposition professionnelle*, paragr. 2.1.

(poussière)¹⁸. En outre, des produits chimiques peuvent également se créer au cours du déroulement des activités, par des fumées ou des particules lors de travaux de soudage, ou à partir des rejets de véhicules (rouliers) par exemple.

- 110.** Les effets nocifs sur la santé de l'exposition à des produits chimiques peuvent notamment être les suivants.

Tableau 3. Effets nocifs sur la santé à court et long terme de l'exposition à des produits chimiques

Effets à court terme	Effets à long terme
■ brûlures caustiques de la peau/des yeux ■ irritation de la peau/des yeux ■ empoisonnement ■ vertiges ■ nausées	■ allergies ■ eczéma ■ cancer ■ lésion du cerveau/du système nerveux central ■ altération de la capacité d'avoir des enfants en bonne santé ■ lésion d'autres organes, tels que le foie ou le rein ■ asthme professionnel ■ bronchite aiguë

- 111.** L'autorité compétente devrait:

- a) déterminer si un produit chimique est dangereux et où trouver des informations de sécurité sur les produits chimiques les plus régulièrement à bord;
- b) fournir des sources importantes d'information en ce qui concerne:
 - i) l'étiquetage des dangers¹⁹;
 - ii) les fiches de données de sécurité (FDS) de tous les produits chimiques, qui doivent être obtenues auprès du fournisseur²⁰;
 - iii) les instructions sur le lieu de travail relatives à l'utilisation de produits chimiques à bord du navire;
 - iv) les valeurs seuils;

¹⁸ OMI: *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac* (Recueil IBC); Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC); Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).

¹⁹ CEE-ONU, *op. cit.*; Commission européenne: *REACH – Enregistrement, évaluation, autorisation et restriction des produits chimiques*, 2013, http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/chemicals/reach/index_fr.htm.

²⁰ *Ibid.*

-
- v) des scénarios d'exposition informant les gens de mer sur une utilisation sans danger des produits chimiques, qui doivent être obtenus auprès du fournisseur. Un de ces scénarios décrit comment manipuler une substance de manière à ce que les effets tant sur la santé humaine que sur l'environnement soient contrôlés ²¹;
 - c) encourager la mise en œuvre de principes de prévention tels que le remplacement de produits chimiques nocifs ²² par des produits moins dangereux. Les armateurs devraient également envisager le recours à des procédés qui utilisent des quantités plus faibles de matériaux, un nombre plus restreint de produits chimiques et des méthodes de travail plus sûres. Ils pourraient par exemple utiliser un nettoyage mécanique au lieu d'un dégraissant, ou de la peinture à l'eau au lieu de peinture à l'huile. D'autres principes de prévention devraient être envisagés, notamment l'utilisation de systèmes entièrement ou partiellement clos (en installant par exemple une machine de nettoyage des équipements et outils dans la salle des machines), l'extraction locale et l'emploi d'un équipement de protection individuelle ²³;
 - d) veiller à ce que les produits chimiques soient gérés à bord de manière sûre et pris en considération dans les évaluations des risques réalisées régulièrement;
 - e) tenir compte de toute règle spécifique concernant des produits chimiques contenant des substances ou des matières cancérigènes, notamment l'amiante ou le benzène;
 - f) prendre en considération d'autres effets nocifs sur la santé dus à l'exposition à des incendies, des déversements ou des déchets ayant pour origine des produits chimiques.

7.9. Exposition à d'autres types de risques

112. L'autorité compétente devrait prendre des précautions raisonnables, y compris des mesures visant à réduire ou prévenir les risques liés à des niveaux d'exposition nocifs, tels que ceux concernant la mauvaise disposition des espaces de travail, la manutention manuelle de charges, les risques biologiques, la réponse aux urgences et aux accidents, le VIH/sida, les drogues et l'alcool, le tabagisme, les effets sur la santé mentale au travail, les effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et les accidents du travail susceptibles de provoquer des lésions ou des maladies à court et long terme pour les gens de mer ²⁴.

²¹ Agence européenne des produits chimiques: *Fiches de données de sécurité et scénarios d'exposition*, 2011, http://echa.europa.eu/documents/10162/13628/leaflet_etuc_echa_sid_es_fr.pdf et *Guide des exigences en matière d'information et évaluation de la sécurité chimique*, 2012, http://echa.europa.eu/documents/10162/13632/information_requirements_esformat_fr.pdf.

²² CEE-ONU, *op. cit.*; Commission européenne: *REACH – Enregistrement, évaluation, autorisation et restriction des produits chimiques*, *op. cit.*

²³ *Ibid.*

²⁴ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 b); principe directeur B4.3.1, paragr. 2, 3 et 4.

7.9.1. Risques ergonomiques

- 113.** L'ergonomie est l'étude et la conception d'espaces de travail (notamment les postes de travail, l'habitacle et les passerelles de navires) avec les éléments qui les composent, de méthodes et de procédés de travail propres à améliorer la productivité, la santé, le confort et la sécurité des travailleurs.
- 114.** La conception et l'agencement du navire, y compris sa conception technique, devraient créer un environnement de travail qui favorise des procédures efficaces, des modalités de travail sûres et la bonne santé des gens de mer. Elles devraient également réduire au minimum ou prévenir les accidents, les lésions et les maladies du travail, qui peuvent entraîner une diminution de la qualité du travail du personnel ou accroître les possibilités d'erreur ²⁵.
- 115.** Un navire, en tant que lieu de travail, comprend plusieurs types spécifiques d'espaces de travail. Sur les navires de charge, ces espaces spécifiques sont par exemple la passerelle, la salle des machines, les panneaux, les ponts, les espaces de nettoyage et les zones de cuisson. Sur les navires à passagers, outre les espaces de travail technique en lien avec la conduite des machines, on trouve également des espaces de travail utilisés pour les services d'hébergement et de restauration. Pour veiller à ce que le travail soit réalisé sans danger, certaines règles ergonomiques essentielles devraient être respectées afin d'éviter que les travailleurs aient à supporter pour de trop longues périodes des positions inconfortables – à genoux, avec les bras et les épaules levés, ou avec le dos et la nuque courbés par exemple – ou qu'ils aient à répéter trop souvent ce type de positions et de mouvements.
- 116.** Une mauvaise disposition, conception ou organisation ergonomique du navire et de ses équipements peut provoquer des effets nocifs à court et long terme sur la santé, en raison des positions de travail stressantes dont elle est à l'origine. Certains de ces effets sont les suivants:
- a) troubles musculo-squelettiques;
 - b) douleurs, courbatures et fatigue aux niveaux des muscles et des articulations;
 - c) fourmillement dans les doigts et altération de la sensibilité aux niveaux des doigts, des pieds et des jambes;
 - d) douleurs et gonflements dus à une irritation autour des tendons;
 - e) lésions telles qu'une inflammation des muscles du coude ou des tendons, qui peuvent persister plusieurs semaines et devenir chroniques.
- 117.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que la conception du bateau respecte les principes de prévention nécessaires et devrait effectuer des évaluations des risques en vue d'éviter les conceptions inadaptées du point de vue ergonomique. Il conviendrait de réaliser une vérification portant sur l'utilisation d'équipements et de machines au cours de

²⁵ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 c). L'OMI a traité cette question par l'intermédiaire de son Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire. Voir par exemple: MSC-MEPC.7/Circ.3: *Framework for IMO consideration of ergonomics and work environment*; MSC/Circ.834: *Guidelines for engine room layout, design and arrangement*; MSC/Circ.982: *Guidelines on ergonomic criteria for bridge equipment and layout*; résolution MSC.252(83): *Adoption of the revised performance standards for Integrated Navigation Systems (INS)*.

longues périodes de travail monotone, la vitesse de travail, le travail en situation d'isolement, la conception des espaces de travail, l'équipement, les moyens techniques et les méthodes de travail. Les évaluations devraient également permettre d'analyser la nature, le degré et la durée de l'exposition des travailleurs à l'équipement et aux machines utilisés à bord, et un entretien régulier devrait être planifié et effectué.

- 118.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que l'armateur réalise une évaluation des risques inhérents aux tâches de travail, tant au cours de l'exécution que de la planification de ces tâches. L'évaluation des risques devrait également porter sur l'équipement et les moyens techniques utilisés. L'armateur devrait déléguer cette responsabilité au capitaine et à l'officier chargé de la sécurité, qui devraient pouvoir compter sur la participation active du comité de sécurité et de santé.
- 119.** La manutention manuelle de charges désigne toute opération au cours de laquelle une marchandise (des provisions, des pièces détachées, des outils ou de lourds ustensiles de cuisine par exemple) est soulevée, déplacée, traînée, poussée ou tirée ²⁶.
- 120.** Les activités impliquant une manutention manuelle de charges sont susceptibles de provoquer des lésions aux niveaux des articulations, des muscles et des tendons, en particulier dans le dos. Soulever des marchandises peut par exemple entraîner des blessures si la charge est trop lourde, inattendue ou inhabituelle. Pour veiller à ce que la manutention manuelle soit effectuée correctement, il conviendrait d'établir des règles spécifiques en ce qui concerne l'utilisation d'un équipement technique adapté sur le pont, dans les cambuses, dans les ateliers, dans les salles de machines et dans d'autres espaces de travail ²⁷.
- 121.** La manutention manuelle de charges peut provoquer des accidents, des lésions et des maladies, tels que:
 - a) entorses;
 - b) fractures;
 - c) maux ou douleurs de dos;
 - d) lumbago ou autre affection aiguë du dos;
 - e) hernie discale;
 - f) usure du dos, du cou, des bras et des jambes;
 - g) arthrite;
 - h) troubles musculo-squelettiques.

²⁶ Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail: *Dangers et risques associés à la manutention manuelle de charges sur le lieu de travail*, 2007, <https://osha.europa.eu/fr/publications/factsheets/73>.

²⁷ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 2^e édition, 1996.

-
- 122.** Lors de l'évaluation de la manutention manuelle de charges, plusieurs facteurs sont à prendre en considération, dont:
- a) la forme et le poids de la charge;
 - b) la distance entre la charge et le corps de la personne qui la soulève;
 - c) la position et les mouvements de la personne qui soulève la charge, et la fréquence de levage;
 - d) le risque que la charge soit inattendue;
 - e) l'espace disponible;
 - f) l'état du pont;
 - g) la distance sur laquelle la charge est déplacée.
- 123.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que l'armateur effectue une évaluation des risques inhérents aux tâches de travail qui prenne en considération la question de la manutention manuelle de charges, tant au cours de l'exécution que de la planification de ces tâches.

7.9.2. Risques biologiques

- 124.** Le travail à bord de navires peut donner lieu à une exposition à des agents biologiques. Aux fins des présentes directives, les termes «agents biologiques» désignent des micro-organismes susceptibles de provoquer une infection, une allergie ou une intoxication ²⁸. Les agents biologiques peuvent être classés en différents groupes de risque en fonction de l'importance du risque d'infection qu'ils présentent ²⁹. Les gens de mer peuvent notamment être exposés à des agents biologiques au cours des opérations de nettoyage et d'entretien des réservoirs des eaux-vannes, ou en raison de pratiques de cuisine non hygiéniques, d'aliments ou d'eau potable contaminés, d'un traitement à l'hôpital du navire dans des conditions non hygiéniques et de la propagation de bactéries ou de virus, tels que celui de la grippe par exemple.
- 125.** L'exposition à des agents biologiques peut provoquer des effets nocifs sur la santé, tels que maladie infectieuse, allergie ou intoxication.
- 126.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que l'armateur prenne en considération la question des risques biologiques lors de la planification du travail et de la mise en œuvre de mesures visant à réduire au minimum l'exposition à des risques professionnels. Des précautions supplémentaires pourraient être prises, à savoir:
- a) détection des risques, lorsque cela est possible – contrôle de l'eau potable par exemple;

²⁸ Union européenne: directive 2000/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à des agents biologiques au travail (septième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE).

²⁹ *Ibid.*

-
- b) collecte, stockage et évacuation des déchets;
 - c) traitement spécifique des déchets avant leur évacuation;
 - d) interdiction de manger et de boire dans les espaces de travail;
 - e) vaccinations³⁰.

7.9.3. Réponse aux urgences et aux accidents

127. L'autorité compétente devrait veiller à ce que chaque armateur adopte des plans d'intervention en cas d'urgence ou d'accident et assure la formation et les exercices d'entraînement nécessaires, dans le cadre de la politique globale de sécurité et de santé s'inscrivant dans le système de gestion de la sécurité³¹. Les plans d'intervention en cas d'urgence ou d'accident sont des moyens efficaces et efficaces qui permettent de réduire au minimum les risques pour la vie humaine.
128. Les plans d'intervention en cas d'urgence ou d'accident devraient au moins fournir des informations sur les procédures, les programmes et les activités élaborés afin de³²:
- a) sensibiliser les gens de mer aux systèmes, dispositions et plans d'intervention en cas d'urgence ou d'accident;
 - b) assurer aux gens de mer une formation sur ce système et ces plans, en particulier pour les marins affectés à de nouvelles fonctions;
 - c) prévoir régulièrement des exercices d'entraînement visant à préparer les marins à faire face à une éventuelle situation d'urgence à bord du navire;
 - d) coordonner efficacement les actions des marins et de la compagnie, et tenir compte de l'aide qui pourrait être apportée par des autorités externes de coordination des services d'urgence;
 - e) préparer un système de retour d'informations fonctionnel.

7.9.4. Protection et prévention contre le VIH/sida

129. Le virus de l'immunodéficience humaine (VIH) constitue toujours un problème majeur de santé publique à l'échelle mondiale³³. Il affaiblit les défenses naturelles de l'organisme,

³⁰ En règle générale, les vaccinations devraient être effectuées avant l'embarquement. Cependant, si une maladie se déclare à bord, le capitaine devrait également fournir les vaccins nécessaires à tous les marins embarqués.

³¹ Une préparation aux situations d'urgence à bord des navires est prévue aux paragraphes 1.2.2.2 et 8 du Code ISM de l'OMI, tel que modifié, auxquels il est fait référence dans le chapitre IX de la Convention SOLAS, telle que modifiée. Voir le document *Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies*, adopté par l'OMI – résolution A.852(20), telle que modifiée.

³² *Ibid.*

³³ Organisation mondiale de la santé: *VIH/sida*, aide-mémoire n° 360, 2013, <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs360/fr/>.

rendant ainsi la personne touchée par le virus susceptible de contracter des infections et certaines formes de cancer. Le stade le plus avancé de l'infection à VIH est le syndrome d'immunodéficience acquise (sida).

130. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs ³⁴:

- a) élaborent et soutiennent des programmes de promotion de la santé et de changement des comportements relatifs au VIH et au sida;
- b) mettent fin aux préjudices et à la discrimination dont sont victimes les salariés atteints du VIH;
- c) apportent un soutien à tout salarié dont la séropositivité est connue;
- d) fournissent à tous les salariés, en mer ou à terre, des informations, du matériel et des conseils actualisés en ce qui concerne le VIH et le sida, par le biais de programmes d'initiation et de formation continue;
- e) fournissent un kit de protection contre les maladies transmissibles par le sang, conformément à la législation nationale en matière de transport par bateau;
- f) mettent des préservatifs à la disposition des marins sur tous les navires;
- g) maintiennent confidentielle l'éventuelle séropositivité d'un salarié.

7.9.5. Abus de drogues et d'alcool, alcoolisme et toxicomanie

131. L'abus de drogues et d'alcool par les gens de mer, ou leur dépendance à ces substances, peut réduire leur efficacité au travail, entraîner des problèmes de discipline et de supervision, et être sources de dangers pour les personnes à bord et pour le navire. De faibles quantités d'alcool peuvent altérer le jugement et accroître le risque d'accident. A long terme, l'abus d'alcool peut provoquer des problèmes de santé et, dans des cas extrêmes, la mort. L'abus de drogues par les gens de mer est extrêmement dangereux. Un marin qui abuse de drogues devient souvent inefficace au travail et peut mettre en danger sa propre personne, les autres individus à bord et le navire.

132. En outre, la possession ou la présence non autorisée de drogues à bord d'un navire peut avoir de graves conséquences juridiques pour l'armateur et les personnes concernées. Des amendes, des peines d'emprisonnement et même la peine de mort dans certains pays peuvent être imposées aux individus concernés, et l'immobilisation du navire assortie de lourdes amendes infligées au capitaine et à l'armateur peut se produire ³⁵.

³⁴ Le Recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Le VIH/sida et le monde du travail* contient de précieuses directives pratiques sur le sujet: voir http://www.ilo.org/aids/Publications/WCMS_113785/lang--fr/index.htm et le document *Using the ILO Code of Practice on HIV/AIDS and the world of work: Guidelines for the transport sector*, http://www.ilo.org/public/english/region/eurpro/moscow/areas/aids/hivaidswork_guidelinestransportsector.pdf. Voir également: Garde côtière et maritime du Royaume-Uni: *Guidelines to shipping companies on HIV and AIDS*, http://www.ukchamberofshipping.com/media/filer_public/e9/17/e9173d14-5920-4e15-bd0d-4f94ce16544/12-01-11_hiv_and_aids_guidelines.pdf.

³⁵ *Ibid.*

133. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs ³⁶:

- a) préviennent les abus de drogues et d'alcool dans les navires;
- b) sensibilisent les marins aux effets nocifs et aux conséquences de la possession non autorisée et de l'abus de drogues et d'alcool;
- c) fournissent aux marins des orientations sur une consommation d'alcool raisonnable et sans danger;
- d) identifient suffisamment tôt les marins susceptibles d'abuser de drogues ou d'avoir un problème d'alcoolisme;
- e) éliminent la présence de drogues non autorisées à bord des navires;
- f) fournissent, de manière confidentielle, des conseils, un appui et une assistance à tout marin qui aurait des problèmes d'alcoolisme ou de toxicomanie;
- g) donnent des instructions aux marins et aux salariés à terre responsables de la mise en œuvre de la politique relative aux drogues et à l'alcool.

7.9.6. Tabagisme

134. Les risques du tabagisme sur la santé sont connus depuis longtemps et de nombreuses études ont établi le lien entre le «tabagisme passif» et certains problèmes de santé.

135. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs ³⁷:

- a) réduisent les risques liés à la fumée de cigarette qu'encourent les non-fumeurs à bord des navires;
- b) informent les marins des effets nocifs du tabagisme;
- c) fournissent un appui et une assistance à tout marin exprimant le souhait d'arrêter de fumer;
- d) mettent en place des zones non-fumeurs, avec des écriteaux portant le symbole international «Défense de fumer», qui peuvent être disposés à chaque entrée du navire et dans toutes les parties communes où il n'est pas permis de fumer;
- e) créent des zones où il est permis de fumer, avec les écriteaux correspondants;

³⁶ BIT: *Drug and alcohol abuse prevention programmes in the maritime industry*, http://www.ilo.org/safework/info/publications/WCMS_117734/lang--en/index.htm; Commission nationale de la sécurité et de la santé, Royaume-Uni: *Guidelines to shipping companies on alcohol misuse*, http://www.ukchamberofshipping.com/media/filer_public/10/d0/10d04ad6-412e-4381-b421-5aca00899447/alcohol_guidelines_2004.pdf, et *Guidelines to shipping companies on drug abuse*, http://www.ukchamberofshipping.com/media/filer_public/7f/8e/7f8eba82-272d-4d25-8990-c15d421eb812/drugs_guidelines_2001.pdf.

³⁷ Idem: *Guidelines to shipping companies on workplace smoking policies*, http://www.ukchamberofshipping.com/media/filer_public/23/7a/237ac998-f19b-4ae3-aad7-405e3e43fa05/03-12-12_smoking_guidelines.pdf.

-
- f) examinent le bien-fondé du transport et de la vente à bord de cigarettes et d'autres produits du tabac.

7.9.7. Santé mentale au travail

- 136.** Le travail en mer peut être source d'effets nocifs sur la santé mentale, tels que le stress, l'anxiété, la dépression et l'état de stress post-traumatique³⁸. A court terme, ces effets peuvent avoir une incidence négative sur la qualité du travail, le comportement en matière de sécurité et le bien-être des gens de mer. A long terme, ils peuvent avoir de graves conséquences sur la vie des marins et leur aptitude générale à travailler en mer.
- 137.** Les effets possibles sur la santé mentale peuvent être provoqués par un certain nombre de raisons liées au travail, telles que:
- a) le fait de travailler et de vivre dans des espaces confinés;
 - b) l'exposition à des intempéries et à la mer;
 - c) le manque de possibilité de consulter l'employeur (armateur) depuis le lieu de travail;
 - d) les conflits à bord;
 - e) la mauvaise communication et le manque de collaboration entre les gens de mer et le personnel à terre;
 - f) l'isolement social;
 - g) les brimades et les harcèlements³⁹;
 - h) les menaces de piratage;
 - i) le fait d'être impliqué ou d'assister à des incidents ou accidents majeurs;
 - j) la surcharge de travail;
 - k) le sentiment de ne pas être apprécié de ses collègues;
 - l) le sentiment de ne pas être écouté;
 - m) le manque de possibilités d'apprendre et de se perfectionner.
- 138.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent en considération des recommandations et des initiatives qui pourraient permettre de réduire les effets négatifs sur la santé mentale au travail. Il s'agirait notamment de:
- a) traiter la question de l'aspect mental de l'environnement de travail, y compris lors des réunions de sécurité, en identifiant les problèmes rencontrés et en élaborant des plans d'action;

³⁸ OMS: *Guide médical international de bord: y compris les pharmacies de bord*, Genève, 2007.

³⁹ ECSA (Association des armateurs de la communauté européenne): *Workplace Bullying and Harassment*, 2014, <http://www.ecsa.eu/projects/workplace-bullying-harassment>.

-
- b) identifier les collègues qui ont besoin d'aide et de soutien, et avoir un dialogue constructif avec eux;
 - c) gérer les conflits à bord, en détectant les signes de ce type de situations et en ayant recours à des méthodes permettant de les résoudre;
 - d) être attentif aux besoins de perfectionnement des marins et leur proposer l'aide, la formation et le soutien nécessaires pour qu'ils puissent atteindre leurs objectifs;
 - e) pouvoir expliquer aux marins les raisons et le but de leur travail, afin qu'ils prennent conscience de l'utilité des tâches qu'ils accomplissent et de l'importance de leur contribution;
 - f) déléguer aux marins des tâches qui les stimulent et les motivent, sans leur confier de responsabilités trop lourdes à assumer ou les mettre dans une situation inconfortable ou stressante;
 - g) reconnaître la contribution d'autrui;
 - h) établir un cadre de travail clair pour chaque marin, afin qu'il sache les tâches qu'il doit accomplir, pour quelles raisons, de quelle manière et à quel moment;
 - i) donner un retour d'informations constructif;
 - j) avoir des conversations informelles avec les marins, de manière à leur montrer qu'ils ne sont pas perçus uniquement comme des chiffres ou des diplômes, mais comme de véritables êtres humains;
 - k) disposer de stratégies et de procédures en place destinées à traiter les questions liées à l'aspect mental de l'environnement de travail.

139. Etant donné que les actions préventives ne peuvent pas complètement éliminer les effets négatifs d'un mauvais environnement de travail du point de vue mental, il est primordial de prendre des mesures visant à aider les travailleurs à faire face à ce type de situations. Il conviendrait de proposer, en cas de besoin, le soutien physique et psychologique de professionnels habilités et qualifiés⁴⁰. Un dialogue devrait être établi avec l'armateur en vue d'élaborer un plan d'action et de discuter des moyens permettant de réduire au minimum la possibilité de voir des incidents de même nature se reproduire.

7.9.8. Fatigue

140. Le terme «fatigue» désigne généralement un état de lassitude, d'épuisement ou de somnolence, qui résulte de plusieurs facteurs: travail physique ou mental prolongé, longues périodes d'anxiété, exposition à un environnement éprouvant ou perte de sommeil⁴¹. Les causes de fatigue les plus courantes pour les marins sont le manque de sommeil, la

⁴⁰ Le système utilisé par le programme Réponse humanitaire à la piraterie maritime (Maritime Piracy Humanitarian Response Programme) constitue un bon exemple, bien qu'il vise principalement à apporter une assistance humanitaire aux gens de mer et à leurs familles à la suite d'un événement traumatisant, tel qu'une attaque pirate, un vol à mains armées ou une prise d'otages. [Cette assistance pourrait être étendue à d'autres effets sur la santé mentale.]

⁴¹ OMI: *Guidelines on Fatigue*, op. cit.

mauvaise qualité du repos, le stress et la surcharge de travail ⁴². Le temps de repos constitue une question essentielle de l'environnement de travail. Le manque de repos peut avoir des conséquences sur la sécurité et la coopération globales à bord, ainsi que sur le bien-être, la santé et la qualité de vie générale des personnes. Des études et des travaux de recherche menés par différentes organisations et administrations ont mis en lumière le coût croissant des accidents maritimes sur les plans humain, financier et environnemental, et citent souvent la fatigue, due à un manque de sommeil, comme l'une des causes de ces accidents.

141. Le manque de sommeil a des effets nocifs sur la santé, tels que:

- a) des difficultés à se concentrer;
- b) un risque accru de commettre des erreurs et un temps de réaction plus lent pouvant être à l'origine d'un signalement tardif en cas d'incident;
- c) une diminution de l'aptitude du marin à accomplir ses tâches en toute sécurité et à s'acquitter au mieux de ses fonctions;
- d) des effets néfastes sur la santé à long terme.

142. Les directives de l'OMI sur la fatigue ⁴³ présentent des solutions visant à lutter contre la fatigue afin de réduire les problèmes de santé qui en découlent et prévenir les accidents dus à la fatigue.

143. L'autorité compétente devrait évaluer les risques liés à la fatigue ⁴⁴ et prendre en considération les effets à court et long terme que la fatigue peut avoir sur la santé physique et mentale des gens de mer ⁴⁵.

7.9.9. Risques inhérents au travail à bord d'un navire

144. L'autorité compétente devrait envisager d'établir des directives nationales en ce qui concerne ⁴⁶:

- a) la conception appropriée des caractéristiques structurelles du navire, y compris en ce qui concerne les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante ⁴⁷;

⁴² *Ibid.*

⁴³ OMI: *Guidelines on Fatigue*, annexe du document *Guidance on Fatigue Mitigation and Management*, MSC/Circ.1014, <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Documents/1014.pdf>.

⁴⁴ MLC, 2006, règle 2.3; norme A2.3, paragr. 4; règle 2.7, paragr. 1; norme A2.7, paragr. 2.

⁴⁵ MLC, 2006, principe directeur B4.3.1, paragr. 2 et 3.

⁴⁶ MLC, 2006, principe directeur B4.3.1, paragr. 2.

⁴⁷ L'autorité compétente devrait tenir compte de la Convention internationale de l'OMI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle que modifiée (Convention SOLAS), et du Recueil de directives pratiques du BIT sur la *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, étant donné que ces documents traitent d'un grand nombre de mesures visant à améliorer la sécurité maritime, notamment par le biais de conceptions et modalités nouvelles.

-
- b) l'utilisation correcte des équipements et des machines à bord ⁴⁸;
 - c) l'utilisation correcte des équipements de sauvetage et de lutte contre l'incendie ⁴⁹;
 - d) l'application correcte des mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous ⁵⁰;
 - e) le matériel de chargement et de déchargement de marchandises (y compris de marchandises dangereuses) et de lest ⁵¹;
 - f) l'utilisation correcte de l'équipement de mouillage, notamment des ancrs, des chaînes et des câbles ⁵²;
 - g) l'utilisation correcte de l'équipement de protection individuelle ⁵³;

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ L'autorité compétente devrait tenir compte du Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) (édition de 2010), tel que modifié, et du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (Recueil FSS) (édition de 2007), tel que modifié, de l'OMI, qui énoncent les prescriptions et les normes internationales relatives aux engins de sauvetage et aux systèmes et équipements de protection contre l'incendie prévues par la Convention SOLAS.

⁵⁰ L'autorité compétente devrait tenir compte du Recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*.

⁵¹ L'autorité compétente devrait tenir compte des documents suivants qui énoncent les règles relatives à la sécurité du transport, du stockage, de la séparation, du chargement, du déchargement et de l'arrimage de plusieurs types de marchandises: le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), édition de 2012; le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) et supplément (édition 2013); le Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers (Recueil BLU) (édition de 2011); le Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée (Code TDC) (édition de 2011); la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 1972 (CSC) (édition de 2012); le Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons (Recueil CSS) (édition de 2011), tel que modifié.

⁵² L'autorité compétente devrait tenir compte des documents suivants qui présentent des exemples de bonnes pratiques en matière de mouillage: Institut nautique du Royaume-Uni: *Mooring and Anchoring Ships*, vol. 1-2; Oil Companies International Marine Forum: *Mooring Equipment Guidelines*, 3^e édition, et *Effective Mooring*, 3^e édition; Royal Association of Netherlands Shipowners (KVRN): *Mooring and unmooring*, <http://www.kvnr.nl/cms/streambin.aspx?requestid=B244D152-61B7-43D5-8C4F-3DB8C7D98EF1>; OMI: *Guidelines on minimum training and education for mooring personnel*, http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=12718&filename=11.pdf; UK P&I Club: *Understanding mooring incidents*, http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/LP%20Documents/LP_Reports/UnderstandingMooringIncidents.pdf; idem: *Risk Focus: Moorings*, <http://www.nauticalplatform.org/docs/files/Risk%20Focus%20%20moorings%20UK%20PI.pdf>; Seahealth: *Mooring – Do it safely*, http://www.seahealth.dk/sites/default/files/Guidance_Mooring%20-%20do%20it%20safely_0.pdf; Autorité maritime du Danemark: *Mooring Accidents on board merchant ships 1997-2006*, <http://www.dma.dk/SiteCollectionDocuments/OKE/mooringaccident.pdf>.

⁵³ L'autorité compétente devrait tenir compte du Recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, *op. cit.*, chap. 5.4.

-
- h) le travail dans certaines zones qui requièrent une autorisation de travail délivrée par le capitaine ou un officier habilité ⁵⁴, dont le travail dans des espaces clos, dans la mâture ou au-dessus du flanc, le travail à chaud, le travail à froid, la maintenance des systèmes électriques sous tension, les opérations de levage délicates, le levage de personnes, les opérations navire à navire, les opérations sous-marines, le travail confié par le capitaine ou l'ingénieur-chef, et toute autre tâche pour laquelle le risque potentiel est élevé.

⁵⁴ *Ibid.*, chap. 4.

8. Déclaration des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles et enquêtes sur leurs causes

8.1. Conditions générales

145. La norme A4.3, paragraphe 5, prévoit que l'autorité compétente doit veiller à ce que:

- a) les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles;
- b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés;
- c) les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête ¹.

146. Prises dans leur ensemble, la règle 4.3 et les dispositions correspondantes du code, le Recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports* (1996) ², le Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents ³, le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI ⁴ et le Code ISM ⁵ exigent que les autorités compétentes veillent à ce que les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles fassent l'objet d'une déclaration et d'une enquête ⁶.

8.2. Objectifs

147. Les objectifs de la déclaration, de l'analyse et de l'enquête concernant les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles devraient être les suivants ⁷:

¹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 5.

² BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 2^e édition, 1996.

³ OMI: Code pour les enquêtes sur les accidents, édition de 2008, telle qu'amendée.

⁴ OMI: Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2011 (résolution A.1054).

⁵ OMI: Code international de gestion de la sécurité, 2010, <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>.

⁶ Il est important de noter que le Code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI, la résolution A.1054 de l'OMI et le Code ISM soulignent également qu'il est important de déclarer les accidents, les incidents et les décès et d'ouvrir des enquêtes à leur sujet.

⁷ MLC, 2006, principe directeur B4.3.5; BIT: *Enregistrement et déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles*, 2006.

-
- a) étendre la portée des enquêtes aux causes des accidents du travail et des maladies professionnelles pour plus d'efficacité et identifier et mettre en œuvre des mesures de prévention;
 - b) veiller à ce que l'expérience acquise serve de base à l'amélioration continue des systèmes de gestion de sécurité et de santé;
 - c) participer à l'identification des problèmes réglementaires en tant que facteur contributif;
 - d) fournir des orientations dans le cadre de l'établissement et de la révision des cadres maritimes, juridiques, administratifs et pratiques pour enregistrer et déclarer les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles;
 - e) promouvoir l'introduction, le contrôle et la validation de procédures et de méthodes uniformes pour enregistrer les accidents du travail, les lésions et maladies professionnelles et pour les notifier à l'autorité compétente;
 - f) améliorer la collecte d'informations fiables, complètes et aisément comparables et l'analyse des statistiques sur les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles afin de soutenir diverses activités nationales et de promouvoir la comparabilité internationale;
 - g) promouvoir le développement progressif de procédures et méthodes d'enregistrement et de notification des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles;
 - h) mieux sensibiliser les fournisseurs de soins de santé dans le secteur maritime aux effets potentiels de leur travail sur la santé des marins afin d'aider les autorités compétentes à compiler des informations plus complètes sur les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles;
 - i) réduire au minimum le potentiel de récurrence des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles.

8.3. Déclaration des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles

148. L'autorité compétente devrait veiller à ce que l'armateur déclare les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles de tous les gens de mer travaillant à bord de ses navires. Certains cas, notamment de maladie, peuvent surgir beaucoup plus tard dans la vie d'un marin, comme par exemple les maladies provoquées par l'exposition à l'amiante ou les maladies musculo-squelettiques.

149. L'autorité compétente devrait:

- a) établir des systèmes de déclaration qui définissent les responsabilités fondées sur la nature des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles;
- b) faire participer d'autres autorités nationales compétentes, notamment les services de santé;
- c) définir le calendrier des enquêtes et les délais de déclaration;
- d) veiller à ce que les armateurs mettent en place des mesures prévoyant que les déclarations d'accidents du travail, de lésions et de maladies professionnelles soient

examinées lors des réunions des comités de sécurité et de santé à bord de leurs navires, ainsi que les mesures prises pour minimiser la possibilité de récurrence ⁸;

- e) veiller à ce que les statistiques et les analyses fassent état du nombre, de la nature, des causes et des effets des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, et à ce qu'elles soient suivies, s'il y a lieu, par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés ⁹;
- f) veiller à ce que, lorsqu'un accident a provoqué des lésions chez plus d'un marin, une déclaration soit rédigée pour chacun d'eux séparément afin de préserver la confidentialité et d'assurer un suivi approprié pour chacune des personnes blessées.

150. L'autorité compétente devrait spécifier les informations devant être collectées et déclarées. La déclaration devrait contenir au minimum les renseignements suivants:

- a) nom du navire et numéro OMI, numéro officiel et pavillon du pays d'enregistrement;
- b) type de navire;
- c) date et heure de l'accident, de l'occurrence de la lésion ou de la maladie;
- d) latitude et longitude ou position géographique au moment où l'incident s'est produit;
- e) nom, grade, date de naissance, nationalité et sexe du marin;
- f) nature des lésions subies ou de la maladie contractée;
- g) issue, lorsqu'elle est connue – décès, guérison, conséquences prévisibles à long terme;
- h) conditions environnementales au moment de l'incident – éclairage (en cas d'utilisation de lumière artificielle), temps (le cas échéant), température;
- i) endroit à bord où la lésion s'est produite;
- j) activités menées par le marin au moment de l'incident;
- k) relevé des heures de travail et de repos du marin pendant les 48 heures précédant l'incident;
- l) coordonnées de tout autre marin affecté par l'incident;
- m) brève description des événements qui se sont produits autour de l'incident.

⁸ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, op. cit.

⁹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 5 b).

8.4. Enquêtes sur les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles

151. L'autorité compétente devrait créer une autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime et définir par catégorie la nature et la gravité des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles devant faire l'objet d'une enquête par ladite autorité et/ou par l'armateur. Les enquêtes entreprises par l'armateur devraient activement associer le comité de sécurité et de santé à bord.
152. L'autorité d'enquête de sécurité maritime ou toute autre autorité désignée par l'autorité compétente devrait:
- a) être indépendant de personnes, d'entreprises et d'institutions pouvant présenter un conflit d'intérêts avec l'enquête ¹⁰;
 - b) avoir une expérience pratique dans les domaines relevant de ses fonctions d'enquête ordinaires ¹¹;
 - c) 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 ¹²;
 - d) s'abstenir de se prononcer sur les aspects d'ordre pénal ou de responsabilité délictuelle des accidents ou incidents. Les enquêtes sur les incidents ou la sécurité devraient être menées séparément des enquêtes pénales ou autres enquêtes parallèles visant à déterminer la responsabilité ou imputer la faute ¹³;
 - e) mener des enquêtes pour garantir l'identification exacte, opportune et méthodique, non seulement des facteurs déterminants immédiats mais aussi des conditions sous-jacentes qui peuvent être présentes dans les systèmes opérationnels, dans la culture de la sécurité et dans toute la chaîne des responsabilités ¹⁴ afin de prévenir de futurs accidents et incidents de mer;
 - f) conduire des enquêtes, et notamment rassembler des données sur les faits et les analyser, identifier les facteurs déterminants et, s'il y a lieu, formuler des recommandations en matière de sécurité, et établir un rapport d'enquête ¹⁵.

¹⁰ Code pour les enquêtes sur les accidents, *op. cit.*, partie III, chap. 16.

¹¹ OMI: Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2011, *op. cit.*, paragr. 38 et 39.

¹² MLC, 2006, principe directeur B4.3.6, paragr. 1.

¹³ Code pour les enquêtes sur les accidents, *op. cit.*, partie I, chap. 1.1, et partie III, chap. 16.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Code pour les enquêtes sur les accidents, *op. cit.*, partie I, chap. 2.11.

153. Le rapport d'enquête de sécurité maritime devrait ¹⁶:

- a) résumer les faits essentiels concernant l'incident et indiquer s'il en est résulté des pertes en vies humaines ou des lésions;
- b) identifier les propriétaires, les exploitants (y compris les agents de recrutement), la compagnie détenant le document de conformité et la société de classification;
- c) indiquer, le cas échéant, les dimensions du navire et détails des machines du navire mis en cause; fournir une description de l'équipage, des routines de bord et préciser d'autres éléments tels que la durée de service à bord;
- d) préciser les motifs et les intentions de l'équipage concerné afin d'expliquer les facteurs humains;
- e) analyser et commenter les facteurs déterminants, y compris tout facteur technique, humain, systémique ou organisationnel;
- f) discuter des résultats de l'enquête sur l'accident ou l'incident de mer et notamment recenser les problèmes de sécurité et les conclusions correspondantes;
- g) recommander des mesures en vue de prévenir les accidents et incidents du travail à l'avenir et, le cas échéant, les maladies professionnelles.

154. Les faits ayant provoqué l'incident devraient être analysés afin d'en établir les causes possibles et le rapport d'enquête devrait en faire état avec exactitude. L'enquête devrait notamment répondre aux questions suivantes:

- a) Qu'est-il arrivé?
- b) Comment est-ce arrivé?
- c) Pourquoi est-ce arrivé?

155. En l'absence d'une enquête approfondie sur la question de savoir pourquoi un incident s'est produit, le risque est grand de ne jamais pouvoir identifier les facteurs déterminants de façon à éviter que des incidents semblables ne se reproduisent.

156. Les erreurs humaines, techniques et organisationnelles résultent de plusieurs causes. Une erreur ne devrait pas être perçue comme une cause en elle-même, mais plutôt comme la conséquence de problèmes plus graves du système de gestion de la sécurité et de la culture de la sécurité dans son ensemble. Le point de départ de l'enquête devrait être la mise au jour de la raison pour laquelle une erreur s'est produite et des circonstances qui ont entouré l'incident.

157. Il faudrait envisager d'inclure les points suivants dans l'enquête ¹⁷:

- 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;

¹⁶ *Ibid.*, chap. 2.12.

¹⁷ MLC, 2006, principe directeur B4.3.6, paragr. 2.

-
- 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 résultant des progrès techniques et des interfaces homme-machine ainsi que leur influence sur la composition des équipages;
 - f) les problèmes résultant de défaillances humaines.

8.5. Confidentialité des données

158. La confidentialité des données devrait être préservée comme indiqué dans le chapitre 4, section 7.

9. Formation, familiarisation et instruction pour tous les gens de mer

9.1. Conditions générales

- 159.** La règle 1.3 précise que, pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation ou être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions et qu'il doit avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires ¹. La norme A4.3, paragraphe 1 a), requiert également que les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail comprennent la formation et l'instruction des gens de mer ². La Convention STCW de l'OMI exige que tous les gens de mer reçoivent une formation de base ou des instructions leur permettant de se familiariser avec les règles et techniques de sécurité et d'acquérir le niveau de compétences approprié ³.
- 160.** Une formation appropriée et des mécanismes de certification des connaissances et des compétences sont des mesures importantes s'agissant de garantir des conditions de travail sûres et saines. Les programmes de formation devraient être périodiquement revus et mis à jour pour prendre en compte l'évolution des types et des dimensions des navires, ainsi que les changements intervenus concernant le matériel utilisé, l'organisation des équipages, la nationalité, les langues et les méthodes de travail à bord ⁴.
- 161.** Tous les marins devraient recevoir une formation leur permettant de se familiariser avec les techniques de sécurité, conformément au Code STCW ⁵, avant d'être affectés à des tâches à bord. Les marins chargés d'assumer des fonctions particulières liées à la sécurité ou à la prévention de la pollution devraient être formés et certifiés dans les domaines suivants:
- a) techniques individuelles de survie;
 - b) prévention et lutte contre les incendies;
 - c) premiers secours élémentaires;
 - d) sécurité individuelle et responsabilité sociale.

¹ MLC, 2006, règle 1.3.

² MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 a).

³ Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée – chap. VI: Fonctions relatives aux situations d'urgence, à la prévention des accidents du travail, aux soins médicaux et à la survie, <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx>.

⁴ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 a); principe directeur B4.3.9.

⁵ Code de la Convention STCW, *op. cit.*, chap. VI, paragr. 1.

162. L'autorité compétente devrait coopérer avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de fournir des informations et des instructions concernant les risques professionnels ⁶ et de prévoir des activités de sensibilisation à la sécurité et à la santé au travail, notamment:

- a) recours aux matériels éducatifs audiovisuels tels que le visionnage de films dans les centres de formation professionnelle destinés aux gens de mer et, lorsque cela est possible, à bord des navires;
- b) apposition d'affiches à bord;
- c) insertion, dans les journaux que lisent les marins, d'articles traitant des risques du travail maritime, de la protection de la sécurité et de la santé au travail et des mesures de prévention des accidents;
- d) campagnes utilisant divers médias publicitaires pour instruire les gens de mer, notamment campagnes sur les pratiques de travail sûres.

163. Ce type de formation devrait également prendre en compte la diversité des nationalités, des langues et des cultures des gens de mer.

9.2. Familiariser les gens de mer avec la sécurité à bord

164. Familiariser les gens de mer avec la sécurité à bord est une prescription de la Convention et du Code STCW ⁷. Veiller à ce que les marins comprennent les politiques de sécurité et de santé des armateurs est essentiel au maintien de la sécurité et de la santé sur le lieu de travail.

165. L'autorité compétente devrait envisager d'inclure les thèmes relatifs à la santé et aux risques encourus lors d'expositions dangereuses tels qu'ils sont décrits dans le chapitre 7 en tant que partie intégrante des programmes de familiarisation avec la sécurité à bord.

166. Les nouvelles recrues à bord des navires encourent parfois un risque plus élevé de se blesser au travail que le personnel plus expérimenté. Les programmes permettant de se familiariser avec les risques et les procédures de sécurité devraient donc s'adresser en priorité aux nouvelles recrues, ainsi qu'aux marins de retour après une longue absence ou qui changent de fonctions et ne sont pas encore familiarisés avec l'utilisation de l'équipement, du matériel ou avec les méthodes de travail. Des réunions «boîte à outils» ou des séances d'information sur la sécurité pourraient faire partie de cette formation.

167. Pour réduire les risques d'accidents et d'incidents du travail, ainsi que de maladies professionnelles, les programmes visant à familiariser les marins avec la sécurité à bord devraient être continus. Ainsi, tous les gens de mer auraient une connaissance à jour des procédés pertinents, en particulier lorsque l'armateur apporte des changements au mode d'exploitation et aux systèmes (équipements, matériel, procédés).

⁶ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 7.

⁷ OMI: Convention STCW, règle I/14, Code STCW, sections A-I/14, A-VI/1 et B-I/14.

9.3. Communiquer les informations sur la sécurité et la santé aux gens de mer

168. Les armateurs devraient communiquer les informations et les documents traitant de la sécurité et de la santé au travail et des risques particuliers à bord des navires ⁸ d'une manière efficace.

169. Les mesures suivantes peuvent notamment être prises:

- a) communiquer en interne des informations sur la sécurité et la santé entre les personnes assumant des fonctions aux niveaux pertinents sur le lieu de travail à bord et à terre;
- b) communiquer activement avec le comité de sécurité et de santé concernant les problèmes, les idées et les contributions des membres de l'équipage et de leurs représentants en matière de sécurité et de santé au travail;
- c) placarder des affiches, distribuer des magazines, des articles, des circulaires, visionner des films et mener des campagnes de sensibilisation.

⁸ MLC, 2006, et Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT): *ILO, Maritime Labour Convention and ITF guidance about the health and safety on board ships*, <http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/40264/ILO,%20MLC%20and%20ITF%20Guidance%20on%20Health%20and%20Safety.pdf>.

10. Catégories particulières de personnel

10.1. Aperçu

- 170.** L'autorité compétente doit veiller à ce que les normes applicables et autres mesures soient en place pour protéger les catégories particulières de gens de mer. Les armateurs devraient dûment tenir compte de l'âge, de l'expérience, de l'aptitude physique au travail et des autres qualifications des gens de mer ¹.

10.2. Jeunes gens de mer

- 171.** L'autorité compétente doit veiller à ce que le milieu de travail des jeunes gens de mer fasse l'objet d'une attention particulière ² car leur développement sur les plans physique et psychologique n'est pas terminé. Ils n'ont pas la même maturité ou expérience que leurs aînés, ni la même sensibilité aux risques potentiels et réels. Ils sont aussi plus vulnérables que leurs aînés à certaines conséquences néfastes sur la santé à court et à long terme. Les gens de mer doivent remplir les conditions en matière d'âge minimum ³ et respecter les dispositions relatives aux examens médicaux et aux heures de repos, notamment ⁴.
- 172.** La réglementation nationale applicable devrait définir des mesures spécifiques visant à éliminer ou à réduire au minimum l'exposition des jeunes marins aux risques professionnels dans l'exercice de leurs fonctions.
- 173.** Les règlements devraient établir des restrictions concernant les travaux potentiellement dangereux que les jeunes marins, s'ils ne possèdent pas les qualifications requises, ne devraient pas exécuter sans contrôle ni instructions appropriés, tels que les types de travaux énumérés dans le principe directeur B4.3.10, paragraphe 2.
- 174.** Le comité de sécurité et de santé devrait participer à la planification, à la mise en œuvre, au contrôle et à l'évaluation des risques en matière de sécurité et de santé au travail des jeunes marins à bord.
- 175.** Il faudrait aussi prendre des mesures pratiques pour garantir la sécurité et la santé des jeunes gens de mer à savoir, par exemple, des cours de formation spéciaux, une sensibilisation officielle à la prévention des accidents ciblant les jeunes, une information sur la prévention des accidents et la protection de la santé concernant divers types de travaux à bord, une instruction et une surveillance professionnelles.
- 176.** Les programmes d'éducation et de formation des jeunes gens de mer, tant à terre qu'à bord des navires, devraient prévoir un enseignement sur les effets néfastes de l'alcool et des

¹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 b); principe directeur B4.3, paragr. 3.

² MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 b); principe directeur B4.3.10; recommandation (n° 153) sur la protection des jeunes marins, 1976 (qui est incluse dans la MLC, 2006).

³ MLC, 2006, règle 1.1, norme A1.1.

⁴ MLC, 2006, règle 2.3, principe directeur B2.3.

drogues et d'autres substances potentiellement dangereuses, et sur les risques et problèmes relatifs au VIH/sida ⁵.

10.3. Femmes marins enceintes

- 177.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prévoient une protection suffisante pour les femmes marins enceintes et allaitantes.
- 178.** Un armateur ou un capitaine qui est informé ou qui se rend compte qu'une femme marin est enceinte ou allaitante devrait veiller à ce que l'évaluation de ses risques soit revue et inclue les risques encourus par cette femme lorsqu'elle s'expose à des dangers ou à des niveaux nocifs de facteurs environnementaux et de produits chimiques. D'autres facteurs peuvent être pris en considération, à savoir longues heures de travail répétitif – à éviter ou limiter –, rythme de travail, travail en situation d'isolement, méthodes de travail, conception des espaces de travail, équipement et aides techniques. L'évaluation devrait préciser la nature, le degré et la durée de l'exposition de la personne et indiquer si le risque encouru aura des conséquences néfastes. Le cas échéant, il conviendra de prendre des mesures préventives.
- 179.** Lorsqu'il n'est pas raisonnable et pratiquement réalisable de protéger pleinement une femme marin enceinte ou allaitante, il convient de réduire au minimum les risques en appliquant des mesures de planification et d'organisation du travail et notamment, si nécessaire, de modifier les heures de travail, de limiter le travail de nuit ou d'affecter l'intéressée à d'autres postes ne présentant aucun danger pour sa sécurité et sa santé.

10.4. Gens de mer souffrant de lésions ou malades

- 180.** Un marin qui souffre de lésions ou qui tombe malade pendant le voyage peut être encore à même d'assumer d'autres tâches que les siennes. Une attention particulière devrait être accordée à la possibilité pour ce marin de se familiariser avec d'autres tâches, et il conviendrait de lui fournir des instructions à cet égard. Une évaluation des risques inhérents à ces nouvelles tâches devrait être menée à bien et toutes les précautions nécessaires devraient être prises compte tenu des capacités réduites du marin.

10.5. Personnel de service temporaire et visiteurs

- 181.** Des précautions supplémentaires devraient être prises lorsque du personnel temporaire – tel que techniciens ou équipes de nettoyage – vit et/ou travaille à bord pendant des périodes limitées. Il arrive que ces personnels, tout comme les visiteurs, ne soient pas familiarisés avec les normes de sécurité en vigueur à bord. Le capitaine devrait donc veiller à ce qu'ils se familiarisent avec ces normes et avec l'évaluation des risques, et à ce qu'ils reçoivent des informations spécifiques concernant leurs tâches. Les travaux de service temporaires devraient être planifiés, organisés et exécutés de manière à éviter tout risque pour la sécurité et la santé. Au cas où de tels risques seraient présents, des précautions devraient être prises pour réduire au minimum l'exposition aux dangers professionnels.

⁵ Voir chap. 7, section 9.

Annexe I

Dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006

Titre 1. 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.

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

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

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

relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires battant son pavillon.

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

1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants:
 - a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer;
 - b) les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;
 - c) des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toutes autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle;
 - d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à leur notification.
2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent:
 - a) tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protection de la sécurité et de la santé au travail en général, ainsi qu'aux risques particuliers, et traiter de tous les aspects de la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles de s'appliquer au travail des gens de mer, et particulièrement de ceux qui sont propres à l'exercice du métier de marin;
 - b) indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans;
 - c) indiquer les fonctions du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou des deux, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en œuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail;
 - d) indiquer l'autorité dont sont investis les gens de mer du navire qui ont été nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire. Un tel comité doit être établi sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.
3. La législation et les autres mesures visées au paragraphe 3 de la règle 4.3 sont régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre.
4. Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente convention.
5. L'autorité compétente veille à ce que:

-
- a) les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles;
 - b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés;
 - c) les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête.
6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail sont de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiennent compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet.
 7. L'autorité compétente coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet.
 8. L'autorité compétente exige des armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, qu'ils se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente.

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

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

1. Les dispositions visées à la norme A4.3 devraient tenir compte du Recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'Organisation internationale du Travail, et des autres normes, directives et recueils pratiques internationaux concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail, y compris les niveaux d'exposition qui y figurent.
2. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail portent en particulier sur les points suivants:
 - a) dispositions générales et dispositions de base;
 - b) caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
 - c) machines;
 - d) effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
 - e) effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
 - f) effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
 - g) effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas e) et f) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
 - h) mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
 - i) matériel de chargement et de déchargement;
 - j) prévention et extinction des incendies;
 - k) ancres, chaînes et câbles;

-
- l) cargaisons dangereuses et lest;
 - m) équipement de protection individuelle des gens de mer;
 - n) travail dans des espaces confinés;
 - o) effets physiques et mentaux de la fatigue;
 - p) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
 - q) protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
 - r) réponse aux urgences et aux accidents.
3. L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points auxquels se réfère le paragraphe 2 du présent principe directeur devraient tenir compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail. Les mesures nécessaires devraient tenir dûment compte du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'individu, particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail, et le remplacement de ce qui est dangereux par des éléments exempts de danger ou moins dangereux, doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.
 4. Par ailleurs, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants:
 - a) réponse aux urgences et aux accidents;
 - b) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
 - c) protection et prévention relatives au VIH/SIDA.

Principe directeur B4.3.2 – Exposition au bruit

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, devrait examiner de façon continue la question du bruit à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de l'exposition au bruit.
2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait tenir compte des effets nocifs de l'exposition à un bruit excessif sur l'ouïe, la santé et le confort des gens de mer, ainsi que des mesures à prescrire ou à recommander pour réduire le bruit à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes:
 - a) informer les gens de mer des dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés comporte pour l'ouïe et la santé et leur apprendre à se servir du matériel de protection contre le bruit;
 - b) fournir aux gens de mer lorsque c'est nécessaire un équipement de protection de l'ouïe homologué;
 - c) évaluer les risques et réduire l'exposition au bruit dans toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table, ainsi que dans la salle des machines et les autres locaux abritant des machines.

Principe directeur B4.3.3 – Exposition aux vibrations

1. L'autorité compétente, conjointement avec les organismes internationaux compétents et les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et en tenant compte, s'il y a lieu, des normes internationales pertinentes, devrait examiner de façon continue la question des vibrations à bord des navires en vue d'améliorer la protection des gens de mer, dans toute la mesure possible, contre les effets nocifs de ces vibrations.
2. L'examen visé au paragraphe 1 du présent principe directeur devrait inclure les effets de l'exposition à des vibrations excessives sur la santé et le confort des gens de mer, ainsi que les mesures à prescrire ou à recommander pour réduire les vibrations à bord des navires en vue de protéger les gens de mer. Les mesures à envisager devraient inclure les suivantes:

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

Principe directeur B4.3.4 – Obligations de l'armateur

- 1. Toute obligation incombant à l'armateur de fournir du matériel de protection ou d'autres dispositifs de prévention des accidents devrait être assortie, en général, de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.
- 2. Il faudrait aussi tenir compte des articles 7 et 11 de la convention (n° 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 appareils de mouillage;
 - f) le gréement;
 - g) le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps;
 - h) le quart de nuit;
 - i) l'entretien de l'équipement électrique;
 - j) le contact avec des matières potentiellement dangereuses ou avec des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques, et l'exposition à des rayonnements ionisants;
 - k) le nettoyage des appareils de cuisine;

-
- l) la manipulation ou la responsabilité des embarcations annexes.
 - 3. Des mesures pratiques devraient être prises par l'autorité compétente ou par un organisme approprié pour attirer l'attention des jeunes gens de mer sur l'information concernant la prévention des accidents et la protection de leur santé à bord des navires. Ces mesures pourraient inclure des cours et des campagnes d'information officielles de prévention des accidents à l'intention des jeunes, ainsi qu'une instruction et une surveillance professionnelles des jeunes gens de mer.
 - 4. Les programmes d'éducation et de formation des jeunes gens de mer, tant à terre qu'à bord, devraient prévoir un enseignement sur les dangers que l'abus d'alcool, de drogues et d'autres substances potentiellement nocives peut avoir sur leur santé et leur bien-être, ainsi que sur les risques et problèmes posés par le VIH/SIDA et les autres activités dangereuses pour la santé.

Principe directeur B4.3.11 – Coopération internationale

- 1. Les Membres, au besoin avec l'assistance d'organismes intergouvernementaux et d'autres organisations internationales, devraient s'efforcer conjointement de parvenir à la plus grande uniformité possible de l'action visant à protéger la sécurité et la santé au travail et à prévenir les accidents.
- 2. Lors de l'élaboration de programmes de promotion de la protection en matière de sécurité et de santé au travail et de la prévention des accidents du travail conformément aux dispositions de la norme A4.3, tout Membre devrait tenir dûment compte des recueils de directives pratiques publiés par l'Organisation internationale du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales.
- 3. Les Membres devraient tenir compte de la nécessité d'une coopération internationale en vue de la promotion continue d'activités relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail. Cette coopération pourrait revêtir les formes suivantes:
 - a) accords bilatéraux ou multilatéraux visant à uniformiser les normes et les dispositifs de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;
 - b) échanges de renseignements sur les risques particuliers auxquels sont exposés les gens de mer et sur les moyens de promouvoir la sécurité et la santé au travail et de prévenir les accidents;
 - c) assistance en matière d'essais de matériel et d'inspection, conformément aux dispositions nationales de l'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.

Annexe II

Quelques références

Les sites Internet ci-après offrent des informations complémentaires et des exemples de lois, règlements et programmes sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime.

Sources intergouvernementales

Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA): <http://www.emsa.europa.eu/>

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE): Transport des marchandises dangereuses: <http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>

CEE: Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH): http://www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/ghs_rev04/04files_e.html

Organisation maritime internationale (OMI): <http://www.imo.org>

Organisation internationale de normalisation (ISO): <http://www.iso.org>

Comité européen de normalisation (CEN): <http://www.cen.eu>

Sources gouvernementales

The Bahamas Maritime Authority: <http://www.bahamasmaritime.com/>

Cyprus Department of Merchant Shipping: http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/index_en/index_en?OpenDocument

Norwegian Maritime Authority: <http://www.sjofartsdir.no/en/>

Singapore Workplace Safety and Health Council: <https://www.wshc.sg>

Panama Maritime Authority: <http://www.segumar.com/>

Danish Maritime Authority: <http://www.dma.dk/Legislation/Sider/Acts.aspx>

Australian Seafarers Safety, Rehabilitation and Compensation Authority (Seacare): <http://www.seacare.gov.au/home/legislation>

Transports Canada, Sécurité maritime: <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.htm>

Maritime New Zealand laws and regulations: <http://www.maritimenz.govt.nz/About-us/Legislation-and-regulations.asp>

United Kingdom Maritime and Coastguard Agency: <http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home.htm>

Organismes non gouvernementaux et professionnels

Conférence américaine des hygiénistes industriels gouvernementaux (ACGIH): <http://www.acgih.org/home.htm>

Association of Singapore Marine Industries (ASMI): <http://www.asmi.com/index.cfm?GPID=3>

American Bureau of Shipping (ABS): <http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/>

Réseau international d'assistance sociale aux gens de mer (ISWAN): <http://www.seafarerswelfare.org>

Union internationale d'assurances transports (IUMI): <http://www.iumi.com/>

Association internationale des sociétés de classification (IACS): <http://www.iacs.org.uk/>

Chambre internationale de la marine marchande et de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF): <http://ics-shipping.org>

Seafarers International Research Centre (SIRC): <http://www.sirc.cf.ac.uk/Home.aspx>

Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes (MAIIF): <http://www.maiif.org/>

Annexe III

Directives pertinentes de l'Union européenne

Directive du conseil 83/477/CEE concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à l'amiante pendant le travail: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01983L0477-20070628&qid=1403697757274&from=DA>.

Directive du conseil 89/391/CEE concernant l'introduction de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01989L0391-20081211&qid=1403702359336&from=DA>.

Directive du conseil 89/655/CEE concernant les prescriptions minimales en matière de sécurité et de santé pour tous les travailleurs: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01989L0655-20091023&qid=1403698071001&from=DA>.

Directive du conseil 89/656/CEE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour l'utilisation par les travailleurs au travail d'équipements de protection individuelle: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01989L0656-20070627&qid=1403698442476&from=DA>.

Directive du conseil 89/686/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux équipements de protection individuelle: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01989L0686-20130101&qid=1403698312949&from=DA>.

Directive du conseil 90/269/CEE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à la manutention manuelle de charges comportant des risques, notamment dorsolombaires, pour les travailleurs: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01990L0269-20070627&qid=1403698535716&from=DA>.

Directive du conseil 91/383/CEE complétant les mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé au travail des travailleurs ayant une relation de travail à durée déterminée ou une relation de travail intérimaire: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01991L0383-20070628&qid=1403698637031&from=DA>.

Directive du conseil 92/29/CEE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01992L0029-20081211&qid=1403698810133&from=DA>.

Directive du conseil 92/57/CEE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé à mettre en œuvre sur les chantiers temporaires ou mobiles: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01992L0057-20070627&qid=1403698903462&from=DA>.

Directive du conseil 92/58/CEE concernant les prescriptions minimales pour la signalisation de sécurité et/ou de santé au travail: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01992L0058-20140325&qid=1403698994540&from=DA>.

Directive du conseil 92/85/CEE concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleuses enceintes, accouchées ou allaitantes au travail: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:01992L0085-20140325&qid=1403699085624&from=DA>.

Directive du conseil 93/103/CE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01993L0103-20070627&qid=1403699216660&from=DA>.

Directive du conseil 94/33/CE concernant la protection des jeunes au travail: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01994L0033-20070628&qid=1403699580236&from=DA>.

Directive du conseil 98/24/CE concernant la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre les risques liés à des agents chimiques sur le lieu de travail: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01998L0024-20070628&qid=1403699766668&from=DA>.

Directive du Parlement européen et du conseil 1999/92/CE concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs susceptibles d'être exposés au risque d'atmosphères explosives: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:01999L0092-20070627&qid=1403699843159&from=DA>.

Directive du Parlement européen et du conseil 2000/54/CE concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à des agents biologiques au travail: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0054&qid=1403699962894&from=DA>.

Directive de la commission 2001/58/CE portant deuxième modification de la directive 91/155/CEE définissant et fixant, en application de l'article 14 de la directive 1999/45/CE du Parlement européen et du Conseil, les modalités du système d'information spécifique relatif aux préparations dangereuses et, en application de l'article 27 de la directive 67/548/CEE du Conseil, les modalités du système d'information spécifique relatif aux substances dangereuses (fiches de données de sécurité): <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0058&qid=1403700097636&from=DA>.

Directive du Parlement européen et du conseil 2002/44/CE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (vibrations): <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02002L0044-20081211&qid=1403700384983&from=DA>.

Directive du Parlement européen et du conseil 2003/10/CE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit): <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02003L0010-20081211&qid=1403700517258&from=DA>.

Directive du Parlement européen et du conseil 2004/37/CE concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à des agents cancérigènes ou mutagènes au travail: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:02004L0037-20140325&qid=1403702149454&from=DA>.

Directive du Parlement européen et du conseil 2006/25/CE relative aux prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (rayonnements optiques artificiels): <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006L0025-20140101&qid=1403702220249&from=DA>.

Annexe IV

Extraits du modèle de dispositions juridiques nationales du BIT

*Extraits édités du manuel du BIT*¹

Introduction

Ce manuel contient un modèle de dispositions juridiques propres à mettre en œuvre la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006). Ce modèle suit étroitement les dispositions de la convention. Il n'est pas proposé comme un projet de législation (même si, moyennant quelques ajustements, il pourrait l'être) mais plutôt comme un outil destiné, en tout ou en partie, à aider législateurs et juristes à élaborer les textes nécessaires pour appliquer la MLC, 2006.

Il est à noter que l'article IV, paragraphe 5, de la MLC, 2006, dispose ce qui suit:

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.**

Le présent modèle de dispositions a été établi dans le but de fournir des orientations pour la rédaction des dispositions nationales destinées à assurer la mise en œuvre de la MLC, 2006, dispositions qui **pourraient** être intégrées dans la législation. Mais il appartiendra à chaque pays de décider si telle ou telle de celles-ci doit revêtir la forme d'une loi, d'un règlement ou autre forme de législation subsidiaire, telle que décret, ordonnance ou circulaire ou instruction de l'administration maritime. De même, il appartiendra à chaque pays de décider – dans les cas où la MLC, 2006, n'exige pas spécifiquement une législation – s'il y a plutôt lieu de régler certaines questions au moyen d'instruments tels que des conventions collectives. Il en sera de même lorsqu'une disposition de la MLC, 2006, aura trait essentiellement aux mesures à prendre par le gouvernement lui-même, par voie de circulaire administrative. Dans certains cas, un pays pourra décider qu'aucune mesure nouvelle n'est nécessaire parce que, par exemple, tel droit du marin prévu par la convention trouve déjà son expression adéquate dans le droit appliqué par les tribunaux. **Le modèle de dispositions couvre l'ensemble des sujets embrassés par la MLC, 2006, mais ce souci d'exhaustivité ne vise qu'à une mise en œuvre intégrale de la convention: il ne doit pas être perçu comme signifiant qu'une loi ou autre forme de législation est forcément le moyen le plus approprié de régler telle ou telle matière, d'autant que la situation peut différer d'un pays à l'autre selon le système juridique ou en raison d'autres facteurs.** Il faut également faire la part de la terminologie juridique en usage, qui diffère d'un pays à l'autre, et aussi du statut des accords internationaux (traités ou conventions) – dont la MLC, 2006, fait partie – au regard de la Constitution du pays considéré.

Dans certains cas, il se peut qu'un pays dispose déjà d'une législation substantielle à travers, par exemple, une loi générale sur la marine marchande qui couvre un large éventail de normes du travail maritime, dont l'âge minimum, la sécurité sociale, la sécurité et la santé au travail, et le contrôle de l'application des conventions maritimes internationales au moyen de l'inspection des navires et de la certification, éventuellement par suite de la ratification des conventions adoptées antérieurement par l'Organisation internationale du Travail (OIT) ou d'autres conventions maritimes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). En ce cas, seuls des ajustements mineurs seront probablement nécessaires pour réactualiser certaines dispositions ou combler de petites lacunes. Dans d'autres cas, il peut y avoir des pays dont la législation dans ce domaine est embryonnaire ou inexistante. La formule d'une loi ou d'un autre instrument unique sera

¹ BIT: Manuel. *Eléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006. Modèle de dispositions nationales*, Genève, 2012, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_182322.pdf. Ces extraits ont été édités pour les besoins du présent manuel.

alors préférable. Mais, dans tous les cas, il y a lieu de passer en revue la législation existante (analyse de ses lacunes éventuelles) afin de déterminer quelle sera la formule la plus appropriée. Il convient également de mentionner le formulaire ² élaboré par le BIT pour l'établissement des rapports devant être soumis au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, formulaire qui précise la documentation attendue par les organes de contrôle de l'OIT, une fois la convention ratifiée.

[...]

Comment utiliser le manuel sur le modèle de dispositions

Ce manuel présente, sur une page, un commentaire expliquant la finalité du texte proposé relativement à chaque question et mettant en relief les points spécifiques à prendre en considération. Il propose ensuite des dispositions types à l'usage des rédacteurs, qui les adapteront au contexte national. Les **notes de bas de page** ne sont pas destinées à être intégrées dans la législation nationale; elles ont simplement pour but d'indiquer quelles sont les prescriptions spécifiques de la MLC, 2006, auxquelles correspondent les dispositions proposées. Cependant, les informations contenues dans ces notes de bas de page seront utiles aux administrations lorsque celles-ci élaboreront leur Déclaration nationale de conformité du travail maritime, Partie I (DCTM, Partie I: voir MLC, 2006, annexe A5-II), à joindre au certificat qui devra se trouver à bord des navires appartenant à la catégorie pour laquelle un tel certificat est exigé. Enfin, elles seront utiles aux gouvernements pour l'établissement des rapports à soumettre au BIT en application de l'article 22.

Les termes qui apparaissent en **caractères gras** dans le modèle de dispositions sont repris des dispositions de la Partie A (Normes obligatoires) du règlement et du code, *qui ont force obligatoire*. Les termes qui apparaissent en caractères ordinaires ne sont pas repris de la convention mais sont proposés comme étant manifestement utiles ou nécessaires pour rédiger les dispositions propres à mettre convenablement en œuvre la convention. Les termes qui apparaissent en italiques sont repris des dispositions de la Partie B (Principes directeurs, non obligatoires) du code qui doivent être dûment prises en considération dans l'élaboration des dispositions nationales destinées à mettre en œuvre les dispositions obligatoires de la convention. Les termes apparaissant entre crochets [...] indiquent les changements ou les adjonctions qu'il convient d'apporter pour répondre aux spécificités de la terminologie, d'un contexte ou de définitions propres à un pays (en ce qui concerne, par exemple, la période devant être considérée comme appartenant à la «nuit» dans le contexte de l'emploi des gens de mer de moins de 18 ans, ou encore le nom de l'autorité ou du ministère compétents). De même, les termes qui peuvent ne pas être applicables à un pays donné en raison, par exemple, de la situation de ce dernier apparaissent eux aussi entre crochets [].

[...]

² Voir http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_090250/lang--en/index.htm.

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

Règle 4.3 – norme du code A4.3 et principe directeur B4.3

Commentaire

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

Un certain nombre d'indications et précisions contenues dans la norme A4.3 et le principe directeur B4.3 de la MLC, 2006, concernent les obligations de l'Etat du pavillon en matière de ce qu'il est convenu d'appeler sécurité et santé au travail dans le secteur maritime. Ces dispositions entretiennent une interrelation avec celles de la section 3.1 du présent modèle de dispositions. La MLC, 2006, précise les domaines dans lesquels une politique ou des programmes de sécurité et santé au travail à bord des navires doivent être adoptés, mis en œuvre et promus avec efficacité et qui doivent en outre être soumis aux normes juridiques relatives à la sécurité, à la protection de la santé et à la prévention des accidents. Il se peut qu'il existe déjà une telle politique ou de tels programmes en ce qui concerne les navires du pays, ou encore que le pays se soit doté d'une politique et de programmes de portée générale couvrant ces domaines et n'ait besoin que de les compléter de manière que toutes les conditions inhérentes au travail à bord soient prises en considération. Le présent modèle de dispositions propose les bases législatives dont un pays a besoin pour se doter d'une telle politique, de tels programmes et de telles normes en ce qui concerne ses navires et/ou pour compléter ou mettre à jour cette politique et ces programmes, compte tenu de l'évolution rapide des techniques. Le présent modèle de dispositions n'a pas l'ambition de couvrir les dispositions techniques de détail qui doivent être élaborés sur la base d'orientations et de consultations tripartites internationales propres au secteur. Pour les pays qui ne sont pas encore dotés de la politique et des programmes nécessaires, ce modèle de dispositions propose un instrument subsidiaire – une rubrique annexe (rubrique annexe V) visant à définir une politique et un programme nationaux de sécurité et de santé au travail dans le secteur maritime qui se conformeront aux dispositions de détail énoncées sous la règle 4.3 et la norme A4.3 et qui seront élaborés et mis en œuvre par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer.

Il convient de noter qu'un certain nombre de ces prescriptions peuvent se superposer, dans une certaine mesure, à celles qui sont fixées par le Code international de gestion de la sécurité («ISM») de l'OMI et ainsi être déjà partiellement mises en œuvre. La convention requiert qu'elles trouvent leur expression dans des instruments juridiques qui soient des lois, des règlements ou d'autres mesures. Il s'ensuit que les instruments qui seront retenus devront revêtir un caractère obligatoire dans l'ordre juridique interne. Ces instruments pourront néanmoins revêtir des formes diverses, pour répondre aux conceptions modernes de la réglementation. En tout état de cause, ils devront disposer que:

- le milieu de vie, de travail et de formation à bord des navires doit être sûr et sain, conformément à la législation nationale et aux autres dispositions pertinentes relatives à la sécurité, à la protection de la santé et à la prévention des accidents à bord des navires;
- des précautions raisonnables doivent être prises à bord des navires afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, notamment de prévenir le risque d'exposition à des niveaux dangereux de certains facteurs et de certaines substances chimiques dans le milieu ambiant, ainsi que les risques de lésions ou de maladies pouvant résulter de l'utilisation d'équipements et de machines à bord des navires;
- une politique et des programmes de prévention des accidents du travail et lésions et maladies professionnelles à bord et d'amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, ciblant en priorité la sécurité et la santé des gens de mer de moins de 18 ans (voir section 1.1 du présent modèle de dispositions) doivent être prévus;

- les navires embarquant cinq marins ou plus doivent avoir un comité de sécurité du navire, incluant la participation de délégués des gens de mer à la sécurité;
- les accidents du travail et les cas de lésions et de maladies professionnelles doivent être déclarés;
- les armateurs doivent être tenus de procéder à une évaluation des risques axée sur la gestion de la sécurité et de la santé au travail, en tenant compte des données statistiques pertinentes.

Section 4.3: Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

1. **Les gens de mer doivent bénéficier d'un système de protection de la santé au travail, conformément à leur droit de vivre, de travailler et d'être formés à bord des navires dans un environnement sûr et sain** ⁴⁶⁷.
2. Après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, **l'autorité compétente** définit et maintient – conformément à la politique nationale de sécurité et santé au travail visé au paragraphe 3 ci-dessous et en tenant compte des prescriptions de la présente section 4.3 – **les normes de sécurité, de protection de la santé et de prévention des accidents** devant être observées à bord ⁴⁶⁸.
3. **L'autorité compétente adopte** et passe en revue continuellement **les directives relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer**. Ces directives sont fondées sur la politique et les programmes nationaux de base concernant la sécurité et la santé au travail [qui sont énoncées dans la rubrique annexe V ci-après ⁴⁶⁹]. *Les règles ou recommandations pertinentes adoptées par les autorités ou organismes nationaux ou par les organisations internationales intéressées doivent être prises en considération pour l'élaboration des textes relatifs aux mesures de sécurité et protection de la santé au travail et de prévention des accidents du travail, ou des pratiques recommandées* ⁴⁷⁰. *Lors de l'élaboration des programmes de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, l'autorité compétente doit 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* ⁴⁷¹.
4. Les directives prévues au paragraphe 3 doivent tenir compte des principes directeurs B4.3.2 à B4.3.10 de la convention ainsi que du *Recueil de directives pratiques du BIT intitulé Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996*, et ses versions ultérieures, et des autres normes et directives connexes de l'Organisation internationale du Travail, et des autres normes, directives et recueils de directives pratiques internationaux concernant la sécurité et la protection de la santé au travail, y compris des niveaux

⁴⁶⁷ Règle 4.3, paragr. 1.

⁴⁶⁸ Règle 4.3, paragr. 3.

⁴⁶⁹ Règle 4.3, paragr. 2.

⁴⁷⁰ Principe directeur B4.3.8, paragr. 2.

⁴⁷¹ Principe directeur B4.3.8, paragr. 3.

d'exposition fixés dans ces instruments⁴⁷². Ces directives devront porter en priorité sur les points suivants⁴⁷³:

- a) *les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante*⁴⁷⁴;
- b) **les machines**⁴⁷⁵;
- c) *les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact*⁴⁷⁶;
- d) **les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord**⁴⁷⁷;
- e) **les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord**⁴⁷⁸;
- f) **les 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 tabac⁴⁷⁹;
- g) *les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous*⁴⁸⁰;
- h) *le matériel de chargement et de déchargement*⁴⁸¹;
- i) *la prévention et l'extinction des incendies*⁴⁸²;
- j) *les ancres, chaînes et câbles*⁴⁸³;
- k) *les cargaisons dangereuses et le lest*⁴⁸⁴;

⁴⁷² Principe directeur B4.3.1, paragr. 1.

⁴⁷³ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2.

⁴⁷⁴ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 b).

⁴⁷⁵ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 c); norme A4.3, paragr. 1 b).

⁴⁷⁶ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 d).

⁴⁷⁷ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 e); norme A3.1, paragr. 6 h).

⁴⁷⁸ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 f); norme A3.1, paragr. 6 h).

⁴⁷⁹ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 g); norme A5.3, paragr. 6 h).

⁴⁸⁰ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 h).

⁴⁸¹ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 i).

⁴⁸² Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 j).

⁴⁸³ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 k).

⁴⁸⁴ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 l).

-
- l) *les équipements de protection individuelle des gens de mer*⁴⁸⁵;
 - m) *le travail dans des espaces confinés*⁴⁸⁶;
 - n) *les effets physiques et mentaux de la fatigue*⁴⁸⁷;
 - o) *les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool*⁴⁸⁸;
 - p) *la protection et la prévention relatives au VIH/sida*⁴⁸⁹;
 - q) *la réponse aux situations d'urgence et aux accidents*⁴⁹⁰.
5. *L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points auxquels se réfère le paragraphe 4 ci-dessus doivent 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 doivent 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 ce qui ne l'est pas ou qui l'est moins, doivent être préférés à l'utilisation d'équipements de protection individuelle par les gens de mer*⁴⁹¹.
6. *Par ailleurs, l'autorité compétente doit veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants*⁴⁹²:
- a) *réponse aux urgences et aux accidents*⁴⁹³;
 - b) *effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool*⁴⁹⁴;
 - c) *protection et prévention relatives au VIH/sida*⁴⁹⁵.
7. **Le respect des prescriptions des instruments internationaux pertinents 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 de sécurité et de santé au**

⁴⁸⁵ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 m).

⁴⁸⁶ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 n).

⁴⁸⁷ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 o).

⁴⁸⁸ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 p).

⁴⁸⁹ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 q).

⁴⁹⁰ Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 r).

⁴⁹¹ Principe directeur B4.3.1, paragr. 1 à 3.

⁴⁹² Principe directeur B4.3.1, paragr. 1 à 4.

⁴⁹³ Principe directeur B4.3.1, paragr. 1 à 4 a).

⁴⁹⁴ Principe directeur B4.3.1, paragr. 1 à 4 b).

⁴⁹⁵ Principe directeur B4.3.1, paragr. 1 à 4 c).

travail à bord des navires est réputé équivaloir au respect des prescriptions énoncées dans la présente section 4.3 ⁴⁹⁶.

- 8. Les armateurs doivent adopter des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires conformes aux directives visées au paragraphe 3 ci-dessus et en promouvoir l'application effective. Ces politiques et programmes doivent:**
- a) inclure des mesures de précaution raisonnables axées sur la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles à bord des navires, notamment des mesures visant à prévenir ou réduire les risques d'exposition à des niveaux dangereux de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésions ou de maladies pouvant résulter de l'utilisation d'équipements et de machines à bord des navires ⁴⁹⁷;**
 - b) inclure une formation et une instruction des gens de mer ⁴⁹⁸ ainsi que divers autres 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 ⁴⁹⁹; les programmes relatifs à la formation doivent 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 ⁵⁰⁰;**
 - c) prescrire que: toute situation dangereuse doit donner lieu à inspection, notification et correction et que tous accidents du travail et cas de lésions et maladies professionnelles survenus à bord doivent donner lieu à enquête et déclaration ⁵⁰¹; tous les accidents du travail et les cas de maladie professionnelle doivent être signalés de manière à permettre de mener des investigations et établir, analyser et publier des statistiques détaillées à ce sujet, en veillant à la protection des données personnelles des gens de mer concernés; la déclaration des accidents ne doit pas se limiter aux cas mortels et aux accidents impliquant le navire ⁵⁰²; il doit être tenu dûment compte de tout système ou modèle international d'enregistrement des accidents survenus à des gens de mer que l'Organisation internationale du Travail pourrait avoir mis en place ⁵⁰³.**

⁴⁹⁶ Norme A4.3, paragr. 4.

⁴⁹⁷ Norme A4.3, paragr. 1 b).

⁴⁹⁸ Norme A4.3, paragr. 1 a).

⁴⁹⁹ Norme A4.3, paragr. 1 c).

⁵⁰⁰ Principe directeur B4.3.9, paragr. 1.

⁵⁰¹ Norme A4.3, paragr. 1 d).

⁵⁰² Principe directeur B4.3.5, paragr. 1; norme A3.1, paragr. 2 a).

⁵⁰³ Principe directeur B4.3.5, paragr. 3.

-
- d) **accorder une attention particulière à la santé et la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans**⁵⁰⁴;
 - e) **préciser les responsabilités du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou de l'un et l'autre, quant à la mise en œuvre et au respect de la politique et du programme de sécurité et de santé au travail pour le navire**⁵⁰⁵;
 - f) **préciser quels sont les droits des membres de l'équipage nommés ou élus délégués à la sécurité en ce qui concerne leur participation aux réunions du comité de sécurité du navire, comité qui doit être établi sur les navires embarquant cinq marins ou plus**⁵⁰⁶;
 - g) **inclure une évaluation des risques**⁵⁰⁷ **axée sur la gestion de la sécurité et de la santé au travail qui s'appuie sur des données statistiques appropriées concernant leurs navires et sur les statistiques générales communiquées par l'autorité compétente**⁵⁰⁸.
9. S'agissant des jeunes gens de mer visés au paragraphe 8 d), *sauf le cas où ils sont reconnus par l'autorité compétente comme pleinement qualifiés pour la fonction considérée*, les normes fixées conformément au paragraphe 2 doivent *établir des restrictions à l'accomplissement, sans une instruction et une supervision appropriées, de certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou susceptibles de porter atteinte à leur santé ou leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou de compétence. Dans les types de travaux auxquels l'accès doit être restreint par la réglementation, l'autorité compétente prendra en considération, en particulier, les suivants*⁵⁰⁹:
- a) *le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds*⁵¹⁰;
 - b) *le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des caissons étanches*⁵¹¹;
 - c) *l'exposition à des bruits ou à des vibrations atteignant des niveaux nocifs*⁵¹²;
 - 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*⁵¹³;

⁵⁰⁴ Norme A4.3, paragr. 2 b).

⁵⁰⁵ Norme A4.3, paragr. 2 c).

⁵⁰⁶ Norme A4.3, paragr. 2 d).

⁵⁰⁷ Norme A4.3, paragr. 1 a).

⁵⁰⁸ Norme A4.3, paragr. 8.

⁵⁰⁹ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2.

⁵¹⁰ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 a).

⁵¹¹ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 b).

⁵¹² Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 c).

⁵¹³ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 d).

-
- e) *la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage*⁵¹⁴;
 - f) *le gréement*⁵¹⁵;
 - g) *le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps*⁵¹⁶;
 - h) *le quart de nuit*⁵¹⁷;
 - i) *l'entretien de l'équipement électrique*⁵¹⁸;
 - 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*⁵¹⁹;
 - k) *le nettoyage des appareils de cuisine*⁵²⁰;
 - l) *la manipulation ou la responsabilité des embarcations annexes*⁵²¹.

⁵¹⁴ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 e).

⁵¹⁵ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 f).

⁵¹⁶ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 g).

⁵¹⁷ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 h).

⁵¹⁸ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 i).

⁵¹⁹ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 j).

⁵²⁰ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 k).

⁵²¹ Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 l).

Annexe V

Tableau récapitulant les documents du BIT relatifs à la norme A4.3

Règle A4.3	Sujet	Documents du BIT
Norme A4.3, paragr. 1-4 Principe directeur B4.3.7 Principe directeur B4.3.8 Principe directeur B4.3.11	Politiques et programmes nationaux en matière de SST	Convention (n° 155) et recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 Convention (n° 187) et recommandation (n° 197) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006
Norme A4.3, paragr. 1, 8 Principe directeur B4.3.1, paragr. 3	Evaluation des risques	Convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, article 7 Recueil de directives pratiques sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail
Norme A4.3, paragr. 1, 2, 7 Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 m) Principe directeur B4.3.9 Principe directeur B4.3.11	Prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles	Convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, article 4 Convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006, articles 1, 4 Recueil de directives pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996
Norme A4.3, paragr. 1, 5, 6, 8 Principe directeur B4.3.5 Principe directeur B4.3.6	Enquête et notification	Recueil de directives pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996 Protocole de 2002 relatif à la convention sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 Liste des maladies professionnelles (révisée en 2010)
Norme A4.3, paragr. 1 a) Principe directeur B4.3.9, paragr. 2 Principe directeur B4.3.10	Formation et instruction	Recueil de directives pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, chapitre 10
Norme A4.3, paragr. 1 b) Principe directeur B4.3.1, paragr. 3	Facteurs ambiants – Substances chimiques et agents biologiques	Recueil de directives pratiques sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001, chapitre 4 Recueil de directives pratiques sur la sécurité dans l'utilisation des produits chimiques au travail, 1993
Norme A4.3, paragr. 1 b) Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 c)	Facteurs ambiants – Appareils	Recueil de directives pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, chapitre 21
Norme A4.3, paragr. 1 b) Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 d)	Facteurs ambiants – Températures	Recueil de directives pratiques sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001, chapitre 8
Norme A4.3, paragr. 1 b) Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 e) Principe directeur B4.3.1, paragr. 3 Principe directeur B4.3.2 Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 c)	Facteurs ambiants – Bruit	Recueil de directives pratiques sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001, chapitre 9 Recueil de directives pratiques sur la protection des travailleurs contre le bruit et les vibrations sur les lieux de travail, 1977

Règle A4.3	Sujet	Documents du BIT
Norme A4.3, paragr. 1 b) Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 f) Principe directeur B4.3.1, paragr. 3 Principe directeur B4.3.3 Principe directeur B4.3.10, paragr. 2 c)	Facteurs ambiants – Vibration	Recueil de directives pratiques sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001, chapitre 10 Recueil de directives pratiques sur la protection des travailleurs contre le bruit et les vibrations sur les lieux de travail, 1977
Norme A4.3, paragr. 2 b) Principe directeur B4.3.4	Obligations des armateurs, gens de mer et autres personnes	Recueil de directives pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, chapitre 2
Norme A4.3, paragr. 2 c)	Fonctions du capitaine	Recueil de directives pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996
Norme A4.3, paragr. 3, 5, 7, 8	Consultation tripartite	Convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, articles 1, 2, 4, 8, 15, 19 Convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006, articles 2-5 Recueil de directives pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, chapitre 1
Norme A4.3, paragr. 5, 8 Principe directeur B4.3.5	Statistiques	Convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, article 11
Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 b)	Amiante	Recueil de directives pratiques sur la sécurité dans l'utilisation de l'amiante, 1984
Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 j)	Prévention et extinction des incendies	Recueil de directives pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, chapitres 5, 6
Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 n)	Espaces confinés	Recueil de directives pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, chapitre 10
Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 p) Principe directeur B4.3.1, paragr. 4	Dépendance envers les drogues et l'alcool	Recueil de directives pratiques sur la prise en charge des questions d'alcoolisme et de toxicomanie sur le lieu de travail, 1996 <i>Drug and Alcohol Abuse Prevention Programmes in the Maritime Industry (A Manual for Planners) (Revised)</i> , 2001
Principe directeur B4.3.1, paragr. 2 q) Principe directeur B4.3.1, paragr. 4	HIV/sida	Recommandation (n° 200) sur le VIH et le sida, 2010 Recueil de directives pratiques sur le VIH/sida et le monde du travail, 2001

Annexe VI

Sections pertinentes du formulaire de rapport au titre de l'article 22

Article 22 de la Constitution de l'OIT

Rapport pour la période du _____ au _____
présenté par le gouvernement de _____
relatif à
La convention du travail maritime, 2006
(ratification enregistrée le _____)

[...]

Partie II. Informations spécifiques

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

[...]

Règle 1.3 – Formation et qualifications	
■ Pour travailler à bord d'un navire, les gens de mer doivent avoir suivi une formation ou être qualifiés à un autre titre pour exercer leurs fonctions à bord du navire. ■ Les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. ■ Les obligations découlant de la convention n° 74, si elle a été ratifiée, doivent toujours être respectées. N.B.: La formation et les certificats délivrés conformément aux prescriptions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), sont considérés comme répondant à ces prescriptions et sont donc acceptables.	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I ☐ /Partie II ☐ Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Tous les gens de mer doivent-ils être formés, être titulaires d'un certificat de capacité ou être qualifiés à un autre titre pour exercer leurs fonctions à bord des navires? (règle 1.3, paragraphe 1 – voir également paragraphe 4)	

¹ La description des prescriptions de base se fonde sur le texte adopté par les réunions tripartites d'experts tenues en septembre 2008, à l'issue desquelles ont été adoptées les *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006* (MEFS/2008/8(Rev.)) et sur le texte de la convention du travail maritime, 2006.

Tous les gens de mer sont-ils tenus d'avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires? (règle 1.3, paragraphe 2)	
La formation et les certificats délivrés conformément à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), telle que modifiée, sont-ils acceptés? (règle 1.3, paragraphe 3)	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 1.3 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

[...]

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

Règle 3.1 – Logement et loisirs Norme A3.1; voir également le principe directeur B3.1	
■ Conformément aux normes minimales prescrites par la CTM, 2006, tous les navires fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, ou les deux, un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être. ■ Les logements des gens de mer doivent être sûrs, décentes et conformes aux prescriptions nationales donnant effet à la CTM, 2006 (<i>norme A3.1, paragraphe 1</i>). ■ Le capitaine ou une personne désignée par lui inspecte fréquemment le logement des gens de mer (<i>norme A3.1, paragraphe 18</i>), consigne les résultats de chaque inspection par écrit et les tient à disposition pour consultation. ■ Il convient d'accorder une attention particulière aux prescriptions concernant: – la taille des cabines et autres espaces de logement (<i>norme A3.1, paragraphes 9 et 10</i>); – le chauffage et la ventilation (<i>norme A3.1, paragraphe 7</i>); – le bruit et les vibrations ainsi que les autres facteurs ambiants (<i>norme A3.1, paragraphe 6 h</i>); – les installations sanitaires et autres (<i>norme A3.1, paragraphes 11 et 13</i>); – l'éclairage (<i>norme A3.1, paragraphe 8</i>); – l'infirmerie (<i>norme A3.1, paragraphe 12</i>). ■ Les prescriptions de la règle 3.1 visent également: – les installations de loisirs (<i>norme A3.1, paragraphes 14 et 17</i>); – les prescriptions concernant la protection de la santé et de la sécurité à bord des navires ainsi que la prévention des accidents, à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires (<i>norme A3.1, paragraphes 2 a) et 6 h</i>)). ■ Les navires dont la construction * est antérieure à l'entrée en vigueur de la CTM, 2006, pour votre pays doivent: – fournir et entretenir pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, ou les deux, un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être conformément à la législation nationale (<i>règle 3.1, paragraphe 1</i>) et – satisfaire aux normes prescrites dans les conventions n^{os} 92 et/ou 133, si elles sont applicables dans votre pays (du fait de leur ratification, en vertu du principe d'équivalence dans leur ensemble des dispositions du fait de la ratification de la convention n^o 147 ou du Protocole de 1996 y relatif, ou pour d'autres raisons) (<i>règle 3.1, paragraphe 2</i>). Les prescriptions du code qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne sont pas applicables à ces navires, à moins qu'elles ne le soient en vertu de la législation nationale. Les autres prescriptions du code s'appliquent. * Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I ☐ /Partie II ☐ Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Votre pays a-t-il adopté une législation pour garantir que tous les navires visés par la convention et battant pavillon national (y compris ceux construits avant l'entrée en vigueur de la convention pour votre pays) entretiennent un logement et des lieux de loisirs décentes pour les gens de mer à bord? (règle 3.1, paragraphe 1; norme A3.1, paragraphe 1)	Dans l'affirmative, veuillez résumer la teneur des dispositions législatives concernées:

En ce qui concerne les navires construits avant l'entrée en vigueur de la convention pour votre pays, les prescriptions applicables des conventions n° 92 ou n° 133 (ou encore de la convention n° 147 ou de son protocole) s'appliquent-elles aux questions touchant à la construction et à l'équipement? (règle 3.1, paragraphe 2)	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer les types de prescriptions qui sont considérées comme touchant à la construction et à l'équipement et qui par conséquent ne sont pas applicables à ces navires:
La législation établissant les normes minimales applicables au logement et aux lieux de loisirs pour les gens de mer à bord tient-elle compte des prescriptions de la règle 4.3 et des dispositions du code qui concernent la protection de la santé et de la sécurité à bord des navires ainsi que la prévention des accidents? (norme A3.1, paragraphe 2 a))	Si tel n'est pas le cas, veuillez expliquer comment il est tenu compte de ces préoccupations:
Les inspections prescrites par la règle 5.1.4 ont-elles lieu lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation, et/ou en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire? (norme A3.1, paragraphe 3)	Si tel n'est pas le cas, veuillez fournir des précisions:
Prière de résumer la teneur des prescriptions générales adoptées dans votre pays pour le logement en application du paragraphe 6 a)-f) de la norme A3.1.	
Des dérogations (autres que pour les navires à passagers et les navires spéciaux) ont-elles été accordées en ce qui concerne l'emplacement des cabines? (norme A3.1, paragraphe 6 c) et d))	Dans l'affirmative, veuillez indiquer les types de dérogations accordées:
Prière de résumer la teneur des mesures adoptées dans votre pays pour prévenir le risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants. (norme A3.1, paragraphe 6 h))	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour le chauffage et la ventilation en application du paragraphe 7 de la norme A3.1.	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour l'éclairage en application du paragraphe 8 de la norme A3.1.	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les cabines en application du paragraphe 9 de la norme A3.1.	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les réfectoires en application du paragraphe 10 de la norme A3.1.	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les installations sanitaires et les installations de blanchisserie en application des paragraphes 11 et 13 de la norme A3.1.	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour l'infirmerie en application du paragraphe 12 de la norme A3.1.	
Prière de résumer la teneur des prescriptions adoptées dans votre pays pour les installations, commodités et services de loisirs en application des paragraphes 14, 15 et 17 de la norme A3.1.	
Des exemptions ont-elles été autorisées pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200? (norme A3.1, paragraphes 20 et 21)	Dans l'affirmative, veuillez indiquer les types d'exemptions autorisées:

Des dérogations ont-elles été autorisées pour tenir compte des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes? (norme A3.1, paragraphe 19)	Dans l'affirmative, veuillez indiquer les types de dérogations autorisées:
Quelle est la fréquence requise pour les inspections du logement des gens de mer qui doivent être menées à bord par le capitaine ou sous son autorité, et quelles sont les prescriptions concernant la consignation et la consultation des résultats de ces inspections? (norme A3.1, paragraphe 18)	
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 3.1 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	

[...]

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

[...]

Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents Norme A4.3; voir également le principe directeur B4.3	
■ Les conditions de travail, de vie et de formation à bord des navires doivent être sûres et saines et conformes à la législation nationale, ainsi qu'aux autres mesures relatives à la protection de la santé et de la sécurité au travail et à la prévention des accidents à bord des navires. Les précautions raisonnables doivent être prises afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires. ■ Les navires doivent avoir une politique et un programme de santé et de sécurité au travail afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans. ■ Un comité de sécurité du navire, auquel doit participer le délégué des gens de mer à la sécurité, doit être établi (sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus). ■ Il est obligatoire d'effectuer une évaluation des risques pour la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord (en tenant compte des données statistiques pertinentes).	
Des informations adéquates sur tous ces points figurent dans la DCTM ci-jointe, Partie I ☐ /Partie II ☐ Prière de cocher l'une des cases ou les deux ou de fournir les informations requises dans la colonne de droite ci-dessous.	
Votre pays a-t-il adopté une législation et pris d'autres mesures, y compris l'élaboration et la promulgation de directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail, afin de protéger les gens de mer qui vivent, travaillent et suivent une formation à bord de navires battant son pavillon? <i>(règle 4.3, paragraphes 1-3)</i>	Dans l'affirmative, veuillez renvoyer à ces dispositions, si elles sont disponibles en anglais, français ou espagnol; sinon, veuillez en résumer la teneur:
Cette législation et ces autres mesures traitent-elles de l'ensemble des questions visées aux paragraphes 1 et 2 de la norme A4.3, notamment les mesures prises pour protéger les gens de mer de moins de 18 ans? <i>(norme A4.3, paragraphes 1 et 2; voir aussi principe directeur B4.3)</i>	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer les questions qui ne sont pas traitées:
Cette législation et ces autres mesures sont-elles régulièrement examinées, en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, en vue de leur éventuelle révision pour tenir compte de l'évolution de la	

technologie et de la recherche et de la nécessité de les améliorer constamment? (norme A4.3, paragraphe 3)	
Les navires ayant au moins cinq marins à bord sont-ils tenus d'établir un comité de sécurité du navire comptant parmi ses membres des représentants des gens de mer? (norme A4.3, paragraphe 2 d))	
Les accidents du travail ainsi que les lésions et maladies professionnelles sont-ils déclarés conformément aux orientations fournies par l'OIT? (norme A4.3, paragraphes 5 a) et 6))	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer comment ils doivent être déclarés:
Les armateurs sont-ils tenus de procéder à des évaluations des risques au regard de la sécurité et de la santé au travail à bord? (norme A4.3, paragraphe 8)	Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer les obligations des armateurs en matière d'évaluation et de prévention des risques:
Complément d'information sur les mesures donnant effet à la règle 4.3 (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 5)	
Explications (voir ci-dessus: <i>Conseils pratiques pour la rédaction des rapports</i> , point 7)	
Documentation: prière de fournir en anglais, français ou espagnol les documents ci-après: – un exemple d'un document (par exemple, la partie II de la DCTM) énonçant les pratiques établies par l'armateur ou les programmes à bord (notamment en matière d'évaluation des risques) aux fins de la prévention des accidents du travail, des lésions et maladies professionnelles (norme A4.3, paragraphes 1 c), 2 b) et 8); – le texte des directives nationales applicables (règle 4.3, paragraphe 2); – un exemplaire du/des document(s) utilisé(s) pour notifier des situations dangereuses ou des accidents du travail survenus à bord (norme A4.3, paragraphe 1 d)).	

[...]

Annexe VII

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 (art. 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.