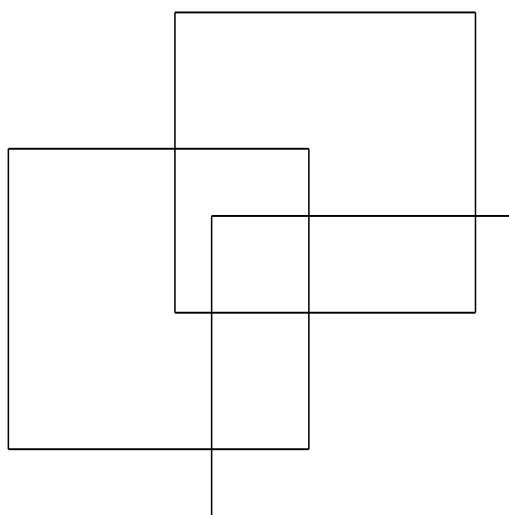




## Rapport final

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



Département  
des politiques  
sectorielles

Département  
des normes  
internationales  
du travail

**MEMOSH/2014/8**

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Département des politiques sectorielles  
Département des normes internationales du travail**

## **Rapport final**

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

Geneva, 2015

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2015

Première édition 2015

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](mailto: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](http://www.ifro.org) afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

---

*Rapport final: Réunion d'experts sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime*, Genève, 13-17 octobre 2014, Département des politiques sectorielles, Bureau international du Travail, Genève, 2015.

ISBN 978-92-2-229355-1 (imprimé)

ISBN 978-92-2-229356-8 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Final report: Meeting of Experts on Maritime Occupational Safety and Health* (Geneva, 13-17 October 2014), ISBN 978-92-2-129355-2, Geneva, 2015, et en espagnol: *Informe final: Reunión de expertos sobre seguridad y salud en el trabajo marítimo* (Ginebra, 13-17 de octubre de 2014), ISBN 978-92-2-329355-1, Ginebra, 2015.

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](mailto:pubvente@ilo.org).

Visitez notre site Web: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

---

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

---

## Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction .....	1
Examen du projet de directives sur la SST dans le secteur maritime .....	2
1. Introduction .....	3
2. Comprendre les principes de SST et leur application dans le secteur maritime .....	5
3. Importance de la SST dans le secteur maritime .....	10
4. Responsabilités de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon .....	11
5. Responsabilités des armateurs et des gens de mer .....	17
6. Le comité de sécurité et de santé .....	21
7. Risques liés à une exposition nocive .....	31
8. Déclaration des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles et enquêtes sur leurs causes .....	46
9. Formation, familiarisation et instruction pour tous les gens de mer .....	49
10. Catégories particulières de personnel .....	52
Annexe I .....	53
Annexes II à IV .....	54
Annexe V .....	54
Annexe VI .....	54
Annexe VII .....	54
<i>Adoption des 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</i> .....	54
Observations finales .....	54
Liste des participants .....	57

---

## Introduction

1. La réunion d'experts chargée d'adopter des directives sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime s'est tenue du 13 au 17 octobre 2014 au Bureau international du Travail à Genève, conformément à une décision prise par le Conseil d'administration du BIT à sa 319<sup>e</sup> session (octobre 2013). Le Conseil d'administration a décidé que la réunion serait composée de 18 experts – six experts désignés par le groupe des employeurs du Conseil d'administration; six experts désignés par le groupe des travailleurs du Conseil d'administration; et six experts désignés par les gouvernements de l'Afrique du Sud, de l'Argentine, de l'Australie, de la Norvège, des Philippines et du Royaume-Uni. La réunion était ouverte à tous les gouvernements en tant qu'observateurs, les pays qui ont déjà ratifié la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), ayant été particulièrement encouragés à envoyer des observateurs.
2. Ont participé à la réunion six experts gouvernementaux, accompagnés de quatre conseillers; six experts armateurs, accompagnés de deux conseillers; et six experts des gens de mer, accompagnés de six conseillers. La réunion comptait également 63 experts observateurs de gouvernements intéressés et neuf observateurs d'organisations gouvernementales internationales ainsi que d'organisations non gouvernementales (ONG).
3. La réunion avait pour objectif d'examiner et d'adopter des directives sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime (appelées ci-après «directives»). Les présentes directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail (SST) 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.
4. Le bureau de la réunion était constitué comme suit:

*Présidente:* M<sup>me</sup> Mayte Medina (Etats-Unis)

*Vice-présidents:* M<sup>me</sup> Julie Carlton (groupe gouvernemental, Royaume-Uni)  
M. Tim Springett (groupe des armateurs, Royaume-Uni)  
M. Hans Sande (groupe des gens de mer, Norvège) (13-15 octobre)  
M. Patrice Caron (groupe des gens de mer, Canada) (16-17 octobre)

## Allocutions d'ouverture

5. La secrétaire générale, M<sup>me</sup> Alette van Leur, souhaite la bienvenue aux participants à la réunion. Depuis longtemps, l'OIT a mis au point des normes et convoqué des réunions relatives à la plupart des aspects des conditions de vie et de travail des gens de mer, y compris la promotion de la sécurité et de la santé au travail. Le projet de directives sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime a été préparé par le Bureau dans le cadre d'une collaboration impliquant la contribution de plusieurs départements et l'appui supplémentaire d'experts consultants. Le projet de directives faisant l'objet des discussions lors de la réunion reconnaît la nécessité de réduire au minimum l'exposition aux dangers et aux risques professionnels à bord des navires. La réunion a pour but de faire de ce projet de directives un outil utile en vue de la mise en œuvre de la MLC, 2006. Tous les participants à la réunion sont encouragés à prendre une part active aux débats et à faire des propositions en vue de l'élaboration d'un document clair et concis.

- 
6. La présidente explique que la réunion vise à examiner, améliorer et adopter des directives sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime. Il est difficile de surestimer l'importance de la sécurité et de la santé pour tous les gens de mer à bord des navires. Le projet de directives élaboré par le Bureau doit servir de base aux discussions. Selon les prévisions, les participants à la réunion devront adopter des directives de nature à aider les gouvernements, les armateurs et les gens de mer.
  7. La secrétaire exécutive présente le projet de directives sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime élaboré par le Bureau. Elle offre un bref aperçu de leur contenu et souligne certains problèmes que les participants auront à examiner.
  8. Le vice-président du groupe des armateurs se félicite du projet de directives sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime, élaboré par le Bureau en vue de son examen à la réunion. Le projet de directives devrait permettre d'établir un lien entre la MLC, 2006, et d'autres orientations internationales relatives à la sécurité et à la santé au travail des gens de mer. Le groupe des armateurs indique qu'il prendra soin de contribuer à l'amélioration des directives.
  9. Le vice-président du groupe des gens de mer explique que le travail à bord des navires est dangereux; c'est pourquoi le projet de directives est un outil essentiel pour améliorer la sécurité et la santé à bord des navires. Le groupe des gens de mer se réjouit d'apporter sa contribution au projet de directives, l'objectif principal étant de produire un document qui soit à la fois fonctionnel et pratique pour les Etats du pavillon. Les directives permettront d'améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer et d'aider le secteur à mettre en œuvre la règle 4.3 et le code correspondant de la MLC, 2006.
  10. La vice-présidente du groupe gouvernemental remercie le Bureau pour l'élaboration du projet de directives et indique que son groupe envisage avec plaisir la révision de ce document. Or il importe de maintenir au cœur des débats l'idée que le projet de directives vise à fournir aux Etats du pavillon des conseils pratiques pour mettre en œuvre la MLC, 2006.
  11. Une experte observatrice gouvernementale de l'Algérie signale que son pays n'a pas ratifié la MLC, 2006. Un organe spécifique, qui compte parmi ses membres des gens de mer, dirige actuellement le processus de certification volontaire en Algérie. Il convient de prendre aussi en considération les gens de mer et les armateurs intervenant dans les services d'hébergement et de restauration à bord des navires.
  12. Un expert observateur gouvernemental de Singapour se dit favorable à ce que le projet de directives soit un complément et non une copie des outils d'orientation existants relatifs à la sécurité et à la santé des gens de mer.

## **Examen du projet de directives sur la SST dans le secteur maritime**

13. Les participants approuvent plusieurs changements à effectuer, s'il y a lieu, dans l'ensemble du document, en particulier: l'ajout du membre de phrase «et des versions ultérieures» dans les références mentionnant des publications susceptibles d'être mises à jour; l'emploi de «comité de sécurité» et de «délégué à la sécurité» à la place de respectivement «comité de sécurité et de santé» et «délégué à la sécurité et à la santé» (dans un souci de cohérence avec la MLC, 2006); l'emploi de «politiques et programmes de sécurité et de santé au travail» lorsqu'il est fait référence aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail définis par la MLC, 2006; et le remplacement de «jeunes marins/gens de mer» par «gens de mer de moins de 18 ans».

---

## 1. Introduction

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

Paragraphe 1 à 3

14. Les participants adoptent les paragraphes 1 à 3 tels que proposés.

Paragraphe 4

15. Le vice-président et la secrétaire du groupe des armateurs proposent de remplacer «réfléter» par un verbe moins prescriptif.
16. Un expert observateur gouvernemental de l'Espagne signale que, dans la version espagnole des directives, c'est l'expression «prendre en considération» qui est utilisée à la place de «réfléter».
17. La présidente propose un énoncé similaire à celui qui figure au paragraphe 2 tant des *Directives pour les inspections des Etats du pavillon* en vertu de la convention du travail maritime, que des *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port* effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006. L'expert gouvernemental de l'Australie, l'experte gouvernementale de la Norvège, une experte observatrice gouvernementale de l'Algérie et le vice-président du groupe des gens de mer s'accordent à dire qu'ils préfèrent conserver le verbe «réfléter» figurant dans le libellé original.
18. Les expertes gouvernementales de la Norvège et du Royaume-Uni proposent de déplacer ce paragraphe au début du projet de directives, de sorte qu'il devienne le nouveau paragraphe 1. Un nouveau titre «1.1. Objet des directives» devrait être inséré avant ce paragraphe.
19. Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé et approuvent son nouvel emplacement ainsi que le nouveau titre.

### 1.2. Sécurité et santé au travail

Paragraphe 5

20. Les participants adoptent ce paragraphe tel que proposé.

Paragraphe 6

21. Le vice-président du groupe des armateurs se dit préoccupé par l'inclusion d'une référence à un document ne portant pas sur les questions maritimes, en l'occurrence l'étude d'ensemble relative à la convention (n° 155) et à la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, menée en 2009 par le BIT. Il propose également de déplacer la dernière phrase du paragraphe au chapitre 2.

---

22. Le vice-président du groupe des gens de mer et l'expert gouvernemental de l'Argentine s'opposent à ce point de vue et rappellent que les conventions et recommandations générales relatives à la sécurité et à la santé au travail s'appliquent également au secteur maritime.

23. Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé et acceptent de déplacer la dernière phrase du paragraphe à la fin du paragraphe 23, à savoir le premier paragraphe figurant sous le titre «2.3. Principes de prévention».

### **1.3. Comprendre les prescriptions de la MLC, 2006, en matière de SST**

#### Paragraphe 7

24. Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer les mots de qualité, étant donné que la MLC, 2006, s'applique à l'ensemble du transport maritime. Les participants approuvent cette suppression et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

#### Paragraphe 8

25. Le vice-président du groupe des armateurs propose d'inclure dans l'encadré 1 l'intégralité du texte de l'article IV de la MLC, 2006: Droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer. Les participants approuvent cette proposition.

#### Paragraphe 9

26. Les participants adoptent ce paragraphe tel que proposé.

### **1.4. Structure de la MLC, 2006**

#### Paragraphe 10 et 11

27. Sur proposition de la présidente, et compte tenu des informations figurant en annexe, les participants approuvent la suppression des paragraphes 10 et 11.

#### Paragraphe 12

28. Sur proposition de la présidente, les participants décident de déplacer le paragraphe à la fin de la section 1.1. En conséquence, la section 1.4 est supprimée.

29. La vice-présidente du groupe gouvernemental propose également d'inclure une note de bas de page mentionnant la résolution VII concernant l'information sur les groupes professionnels, y compris les gens de mer.

30. Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

### **1.5. Dispositions relatives à la mise en application**

#### Paragraphe 13 et 14

31. La vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'inclure des références aux dispositions relatives à la mise en application énoncées dans la MLC, 2006. Les participants adoptent les deux paragraphes tels qu'amendés.



---

Paragraphe 15 et 16

32. Les participants adoptent les deux paragraphes tels que proposés.

## 2. Comprendre les principes de SST et leur application dans le secteur maritime

### 2.1. Définition des dangers et des risques

Paragraphe 17

33. Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

Paragraphe 18

34. La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de faire figurer, au paragraphe 18 *a*), la définition contenue dans le glossaire des *Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail (ILO-OSH 2001)*, en remplaçant uniquement «santé des personnes» par «santé des gens de mer». Elle propose également de supprimer les exemples et de ne conserver que le texte entre parenthèses. Après une nouvelle discussion entre les vice-présidents, les participants approuvent ces propositions.

35. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni propose de remplacer, au paragraphe 18 *b*), «une personne» par «un marin».

36. Les participants adoptent les alinéas *a*) et *b*) tels qu'amendés suite aux propositions du groupe gouvernemental.

Paragraphe 19

37. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni propose de modifier la première phrase du paragraphe pour en élargir le sens, en remplaçant le membre de phrase «de l'équipement de protection» par «des mesures de contrôle».

38. Les participants approuvent le paragraphe tel qu'amendé.

### 2.2. Evaluation des risques

Paragraphe 20

39. Le vice-président du groupe des gens de mer propose de remplacer, dans la deuxième phrase, «aux travailleurs et aux biens» par le membre de phrase «aux gens de mer ainsi qu'aux biens et à l'environnement, notamment au milieu de travail».

40. La vice-présidente du groupe gouvernemental propose également d'ajouter une phrase à la fin du paragraphe, qui se lirait comme suit: «La collecte et l'analyse de données et statistiques fiables jouent un rôle déterminant dans l'évaluation efficace des risques.» Elle propose en outre que la note de bas de page 1 fasse référence au guide publié en 2014 par le BIT intitulé *5 step Guide for employers, workers and their representatives on conducting workplace risk assessments* (disponible en anglais uniquement), et que

---

l'encadré 2 reprenne les cinq étapes énoncées dans le guide. Elle propose enfin de remplacer, dans la deuxième phrase, «travailleurs» par «gens de mer».

41. Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé, ainsi que l'encadré 2 révisé.

#### Paragraphe 21

42. Le vice-président du groupe des armateurs propose d'inclure, au milieu ou à la fin du paragraphe, un exemple de grille des risques, et d'ajouter une référence à la fin de la deuxième phrase.
43. La vice-présidente du groupe gouvernemental souscrit à la proposition du groupe des armateurs visant à inclure un exemple de grille des risques dans le texte, tout en précisant que les grilles des risques ne constituent pas le seul moyen de réduire les risques, d'autres méthodes devant également être mentionnées. Elle propose donc de reformuler la première phrase comme suit: «Les risques identifiés par l'approche générique peuvent être évalués à l'aide d'une *méthodologie* des risques, *par exemple* une grille des risques, afin de déterminer ...»
44. Le vice-président du groupe des armateurs propose d'indiquer, dans la deuxième phrase, que des enquêtes sur les incidents ou les accidents devraient être menées avant d'entreprendre toute évaluation des risques; pour ce qui est des quasi-accidents, l'analyse des causes profondes devrait être effectuée avant que l'évaluation des risques ne puisse être contrôlée.
45. Le vice-président du groupe des gens de mer souscrit au point de vue du groupe des armateurs et ajoute que l'évaluation des risques devrait être contrôlée après chaque changement d'armateur.
46. L'expert gouvernemental de l'Australie répond qu'il n'est pas certain que le recours à l'analyse des causes profondes soit le moyen le plus efficace d'enquêter sur les accidents, les incidents et les quasi-accidents.
47. Le vice-président du groupe des gens de mer cite le paragraphe 9.1 du Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM) dans un souci de cohérence: «... une enquête et une analyse soient menées en vue d'une amélioration de la sécurité et de la prévention de la pollution». La secrétaire du groupe des armateurs approuve cette citation.
48. Le débat se poursuit sur les méthodes et procédures d'enquête et d'analyse des accidents en général, et au sein du secteur maritime en particulier, agrémenté des commentaires d'un expert gouvernemental de l'Argentine et de l'expert observateur gouvernemental de la Belgique. La présidente souligne que les directives devraient être comprises par des experts spécialisés aussi bien en questions maritimes qu'en questions de sécurité et de santé au travail.
49. Le vice-président du groupe des armateurs approuve la suppression des mots «causes profondes» telle que proposée par la présidente, tout en faisant valoir que le libellé du Code ISM pourrait être utile. Il propose de remplacer le terme «quasi-accidents» par «situations dangereuses». Le groupe gouvernemental souscrit à ce nouvel amendement.
50. Les participants reviennent sur la proposition du groupe des armateurs visant à inclure un exemple de grille des risques après le paragraphe. La présidente propose, à titre d'exemple, la grille des risques figurant dans le *Manuel de formation sur l'évaluation et la gestion des risques au travail pour les petites et moyennes entreprises*, publié par le BIT.

- 
- 51.** Les participants conviennent d'inclure l'exemple de grille des risques proposé et adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

## Paragraphe 22

- 52.** Le vice-président du groupe des armateurs soulève une question concernant la définition de la «culture de la sécurité». Il propose de supprimer la référence à l'Organisation maritime internationale (OMI) dans la note de bas de page 2 et de commencer le paragraphe comme suit: «Il existe de nombreuses définitions de la “culture de la sécurité”, qui peut néanmoins être perçue comme ...»
- 53.** L'expert gouvernemental de l'Australie explique que la première phrase est une citation extraite d'un rapport publié au Royaume-Uni, d'où la nécessité de maintenir la note de bas de page 3.
- 54.** Le groupe des armateurs propose de supprimer la dernière phrase au motif qu'elle n'apporte rien et qu'il est impossible de s'y conformer. Le vice-président du groupe des gens de mer s'y oppose, estimant que, pour procéder à une évaluation des risques, il convient d'avoir l'expérience appropriée.
- 55.** Les participants débattent ensuite de la formulation appropriée concernant les connaissances, la formation, l'expérience et/ou les compétences destinées à garantir que l'équipe d'évaluation des risques est compétente et qu'elle associe toutes les parties concernées. La vice-présidente gouvernementale, l'experte gouvernementale de la Norvège, l'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud, ainsi que les experts observateurs gouvernementaux de l'Afrique du Sud, du Canada, des Etats-Unis et du Panama s'expriment tour à tour sur la question.
- 56.** Suite à ce débat, le vice-président du groupe des gens de mer propose que la dernière phrase se lise comme suit: «Tous les gens de mer de l'équipe de travail devraient disposer de suffisamment de connaissances, d'expérience ou de compétences pour prendre part à l'évaluation des risques et suivre les recommandations qui en découlent afin de travailler en toute sécurité.» Le vice-président du groupe des armateurs dit préférer le libellé original, qu'il considère plus inclusif. La présidente souscrit à la proposition du groupe des gens de mer, au motif qu'elle prend en compte la proposition du gouvernement du Canada – la «connaissance» inclut l'information – et celle du gouvernement de l'Afrique du Sud - tout le monde n'a pas les compétences requises pour évaluer les risques.
- 57.** L'expert gouvernemental de l'Australie se demande si la phrase fait référence aux «membres de l'équipe de travail». La présidente explique que c'est le groupe dans sa globalité procédant à l'évaluation des risques, et non chacun de ses membres, qui doit avoir l'expérience et les compétences nécessaires en matière d'évaluation des risques. Elle clarifie la proposition du groupe des gens de mer en indiquant que le fait d'ajouter «afin de prendre part à une évaluation» permettrait à toute personne ayant les connaissances, l'expérience ou les compétences requises de faire partie de l'équipe.
- 58.** Au terme d'un nouveau débat, les participants conviennent de rédiger la dernière phrase comme suit: «Tous les gens de mer du département concerné devraient disposer notamment de suffisamment de connaissances, d'expérience ou de compétences pour prendre part à l'évaluation et suivre les recommandations qui en découlent afin de travailler en toute sécurité.»
- 59.** Les participants adoptent le paragraphe tel que révisé.

---

## 2.3. Principes de prévention

### Paragraphe 23

- 60.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'ajouter la dernière phrase du paragraphe 6 à la fin de ce paragraphe. Les participants approuvent ce changement et adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

### Paragraphe 24

- 61.** Les participants adoptent le paragraphe 24 tel que proposé.

### Paragraphe 25

- 62.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer le mot «contrôles» par «mesures» dans la première phrase et de supprimer les deux dernières phrases qui énoncent des exemples. Il explique que l'utilisation de produits chimiques est largement répandue dans le secteur et que ces exemples pourraient être source de malentendus.
- 63.** La vice-présidente du groupe gouvernemental approuve les suppressions proposées. L'experte gouvernementale des Philippines propose un autre exemple.
- 64.** Le vice-président du groupe des gens de mer dit préférer supprimer les exemples et propose de remplacer au début de la première phrase «Les contrôles techniques» par «Les mesures de contrôle technique».
- 65.** Les participants adoptent le paragraphe 25 tel qu'amendé.

### Paragraphe 26

- 66.** Les participants adoptent le paragraphe 26 tel que proposé.

### Paragraphe 27

- 67.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer le paragraphe proposé et de le remplacer par un nouveau paragraphe.
- 68.** Les participants adoptent le nouveau paragraphe tel que proposé par le groupe des armateurs.

## 2.4. Systèmes de gestion de la SST

### Paragraphe 28

- 69.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer «permettent» par «peuvent offrir un moyen» afin d'atténuer l'impact de la disposition.
- 70.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose un libellé plus général, qui consiste à remplacer «d'améliorer la prévention des accidents et des incidents» par «d'améliorer la sécurité et la santé des gens de mer». Le texte de la seconde phrase étant trop prescriptif, elle propose de remplacer «Ils sont souvent fondés» par «Ils peuvent être fondés».
- 71.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

---

## Paragraphe 29

**72.** La vice-présidente du groupe gouvernemental explique que, la «gestion de la SST» incluant les «politiques de sécurité», cet élément de phrase peut être supprimé, de même que la note de bas de page.

**73.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

## Paragraphe 30

**74.** Les participants adoptent ce paragraphe tel qu'amendé.

## Nouveau paragraphe

**75.** Le vice-président du groupe des armateurs souhaite voir incluse dans ce chapitre une référence au Code ISM. La vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'ajouter un nouveau paragraphe. Ce paragraphe reconnaît l'importance de systèmes de gestion de la sécurité répondant aux prescriptions du Code ISM, tout en admettant que la MLC, 2006, énonce des dispositions supplémentaires en matière de sécurité et de santé. Le vice-président du groupe des armateurs salue cette proposition.

**76.** Le vice-président du groupe des gens de mer estime lui aussi qu'une référence au Code ISM devrait être incluse, mais juge le libellé initial proposé par le groupe gouvernemental inapproprié. L'objectif global du Code ISM est d'identifier les risques et de mettre en place des garanties, et le libellé proposé semble en affaiblir la portée.

**77.** La présidente explique que, bien que le Code ISM inclue la description des systèmes de gestion de la sécurité, il ne vise pas à couvrir toutes les questions de santé, qui sont considérées comme relevant du mandat de l'OIT. Le vice-président du groupe des gens de mer tient à souligner que le Code ISM fournit d'excellentes orientations sur les questions relatives à la santé maritime, et il émet des réserves au sujet du libellé proposé.

**78.** Après de plus amples discussions, les participants adoptent le nouveau paragraphe.

## Nouveau paragraphe

**79.** Un expert observateur gouvernemental du Danemark propose d'insérer un nouveau paragraphe sous un nouveau titre «Amélioration continue». Le texte présente des principes directeurs et des instructions concernant l'amélioration continue des politiques et programmes de sécurité et de santé à bord des navires. La secrétaire du groupe des armateurs souscrit à cette proposition et explique que le concept d'amélioration continue est une prescription énoncée par la MLC, 2006.

**80.** Le vice-président du groupe des gens de mer et le vice-président du groupe des armateurs approuvent la proposition en y apportant quelques changements mineurs dans un souci de cohérence avec le reste des directives.

**81.** Les participants adoptent le nouveau paragraphe tel qu'amendé.

---

### 3. Importance de la SST dans le secteur maritime

#### 3.1. SST dans le secteur maritime

##### Paragraphe 31

- 82.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose que le paragraphe soit déplacé, par exemple au chapitre 1, et inséré à la suite du paragraphe 6. Deux nouvelles phrases sont proposées. La première serait insérée après «équipage multinational» et intégrerait d'importantes considérations sociales pour élaborer une culture de la sécurité à bord. La seconde phrase serait insérée à la fin du paragraphe pour rendre compte des conséquences de l'exposition professionnelle de faible intensité qui apparaissent des années après l'exposition. L'intervenante propose enfin de supprimer «telles que le VIH/sida», cette maladie infectieuse n'étant pas plus représentative que les autres.
- 83.** Les participants conviennent de scinder le paragraphe tel qu'amendé et de déplacer les deux nouveaux paragraphes ainsi créés dans le chapitre 1. Le second nouveau paragraphe commencerait par le membre de phrase «L'abus d'alcool et de drogues». Les deux paragraphes seraient placés à la suite du paragraphe 6, à la fin de la section «1.2. Sécurité et santé au travail».

##### Paragraphe 32

- 84.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer le paragraphe, étant donné que le texte original des directives illustre déjà les risques particuliers. La collecte de données est déjà mentionnée dans d'autres parties du document.
- 85.** Le vice-président du groupe des gens de mer rejette cette proposition au motif que la disposition encourage la collecte de données et de statistiques relatives à la sécurité et à la santé au travail et propose de supprimer à la fois «considérés comme» et «relativement».
- 86.** Les participants se demandent s'il est justifié d'inclure la première phrase du paragraphe et de modifier le libellé tel que proposé par le vice-président du groupe des gens de mer. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni préconise le maintien du mot «relativement» dans le texte.
- 87.** Le vice-président du groupe des armateurs ainsi que l'expert gouvernemental de l'Australie et l'experte gouvernementale de la Norvège ne souscrivent pas à la proposition du groupe des gens de mer. Conserver un libellé décrivant l'industrie maritime comme «dangereuse» aurait un impact négatif sur le secteur.
- 88.** L'experte gouvernementale des Philippines confirme l'importance du paragraphe pour attirer l'attention sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime. Selon les données disponibles, le transport maritime est considéré comme un secteur à haut risque. Un expert observateur gouvernemental de la République de Corée approuve ces propos.
- 89.** Après discussion, le vice-président du groupe des gens de mer et le vice-président du groupe des armateurs conviennent de conserver la première phrase dans sa forme originelle.
- 90.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de ne supprimer que la dernière phrase du paragraphe, les membres gouvernementaux estimant qu'elle n'ajoute pas d'informations utiles.

---

91. Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

### **3.2. Incitations économiques à appliquer les dispositions relatives à la SST de la MLC, 2006**

#### Paragraphe 33

92. Le vice-président du groupe des gens de mer émet des doutes quant à la valeur ajoutée de la section 3.2 et propose de la supprimer.
93. La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de déplacer au chapitre 1 l'intégralité de la section 3.2, y compris son titre.
94. Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé, en acceptant de le déplacer, en tant que nouvelle section 1.4, au chapitre 1, à la suite du paragraphe 8.

#### Paragraphe 34

95. La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de supprimer la première phrase de ce paragraphe, en précisant que la note de bas de page devrait être déplacée à la fin de la deuxième phrase.
96. Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé et conviennent de le déplacer avec le paragraphe précédent vers une nouvelle section 1.4.

#### Nouveau paragraphe

97. Un expert observateur gouvernemental de la Belgique propose d'ajouter un nouveau paragraphe visant à mettre en évidence que les mesures relatives à la SST devraient être considérées comme un investissement représentatif d'un modèle social et économique.
98. Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer l'idée de modèle social et économique par «sécurité et santé au travail», et il est soutenu par le vice-président du groupe des gens de mer.
99. Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé et conviennent de le déplacer, en tant que troisième paragraphe de la nouvelle section 1.4, vers le chapitre 1, à la suite du paragraphe 8.

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

### **4.1. Aperçu**

#### Nouveau paragraphe

100. La vice-présidente du groupe gouvernemental propose le libellé d'un nouveau paragraphe s'inspirant du paragraphe 4 des *Directives pour les inspections des Etats du pavillon* au titre de la convention du travail maritime, 2006.
101. Les participants adoptent le nouveau paragraphe.

---

## Paragraphe 35

**102.** La vice-présidente du groupe gouvernemental fait deux propositions. Au paragraphe 35 *b*), après «organisations représentatives des armateurs et des gens de mer», le texte suivant devrait être ajouté: «et en tenant compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime». Au paragraphe 35 *c*), après «battant son pavillon», le libellé suivant devrait être ajouté: «, qui couvrent les sujets énumérés au paragraphe 1 de la norme A4.3». Avec cet amendement, on peut supprimer les alinéas car le texte est reproduit en annexe.

**103.** Les participants adoptent le paragraphe 35 tel qu'amendé.

## **4.2. Directives nationales relatives à la SST dans le secteur maritime**

### Paragraphe 36

**104.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de transformer le paragraphe en une simple citation du paragraphe 2 de la règle 4.3.

**105.** Les participants adoptent le paragraphe suite aux changements proposés.

### Paragraphe 37

**106.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe: «Dans tous les cas, c'est elle qui doit veiller à ce que des directives nationales soient mises au point.»

**107.** Le vice-président du groupe des armateurs souligne que la consultation est une responsabilité qui incombe toujours à l'autorité compétente et qui, si elle devait être déléguée, exigerait la tenue de consultations avec les armateurs et les gens de mer.

**108.** Les participants adoptent le paragraphe amendé.

## **4.3. Politiques et programmes de SST dans le secteur maritime**

### **4.3.1. Mise en œuvre**

#### Paragraphe 38

**109.** Dans un souci de cohérence, les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 39

**110.** Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

#### Paragraphe 40

**111.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de déplacer ce paragraphe au chapitre 5 en l'insérant au paragraphe 57 *l*).



- 
- 112.** Les participants adoptent le texte du paragraphe tel que proposé et conviennent de le déplacer au paragraphe 57 l).

### **4.3.2. Teneur**

#### Paragraphe 41

- 113.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer «nationaux» par «à bord des navires». En effet, les politiques et programmes relèvent de la responsabilité de l'armateur et non des politiques nationales relatives à l'environnement des navires.
- 114.** L'expert gouvernemental de l'Australie insiste sur la nécessité de conserver le mot «nationaux» dans un souci de cohérence avec la MLC, 2006. La présidente rappelle également que toutes les sections du chapitre 4 portent sur les responsabilités des autorités de l'Etat du pavillon. Elle souligne que, même si le libellé du paragraphe était amendé, la responsabilité continuerait d'incomber à l'autorité nationale. L'intégralité du chapitre concerne les procédures de mise en œuvre, il est donc strictement lié aux activités de l'autorité nationale.
- 115.** L'observatrice gouvernementale de Madagascar souligne que le libellé du paragraphe explique clairement que les politiques et programmes relatifs à la SST dans le secteur maritime doivent être appliqués par les autorités nationales.
- 116.** L'experte gouvernementale du Royaume-Uni indique que le principe directeur B4.3.8. de la MLC, 2006, fait référence aux directives et politiques nationales relatives à la sécurité et à la santé, et que la disposition à proprement parler n'est pas incompatible avec le fait de permettre aux armateurs d'établir leurs politiques et programmes de SST dans le secteur maritime, la responsabilité globale incombant toutefois à l'autorité nationale.
- 117.** La présidente explique que, par souci de cohérence avec la convention, les «politiques et programmes nationaux» devraient être remplacés par les «lois et réglementations nationales ou autres mesures».
- 118.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 42

- 119.** La première phrase est amendée pour des raisons de compatibilité avec l'amendement apporté au paragraphe 41.

#### Paragraphe 42 c)

- 120.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de remplacer, à l'alinéa c), «jeunes marins» par «gens de mer de moins de 18 ans». Elle propose en outre d'ajouter, à la dernière ligne, «à la sécurité et» avant «à la santé».

#### Paragraphe 42 e)

- 121.** L'experte gouvernementale des Philippines propose d'ajouter, après «mis en place», «et un officier chargé de la sécurité est nommé».

---

**122.** L'experte gouvernementale de la Norvège et l'expert gouvernemental de l'Australie font observer que l'intervention de l'experte gouvernementale des Philippines mentionne un «délégué à la sécurité» et non un «officier chargé de la sécurité et de la santé». C'est pourquoi ils ne souscrivent pas à l'amendement présenté par le gouvernement des Philippines.

**123.** Le vice-président du groupe des armateurs n'approuve pas la proposition faite par l'experte gouvernementale des Philippines. Le vice-président des gens de mer propose de revenir plus tard sur la question des officiers chargés de la sécurité et de la santé, au moment de débattre de la section 6.6.

#### Paragraphe 42 h)

**124.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'insérer, à la fin de la phrase, «, ainsi que des informations sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime».

**125.** Les participants adoptent le paragraphe 42 et ses alinéas tels qu'amendés.

### **4.3.3. Promotion**

#### Paragraphe 43 et 44

**126.** Les participants adoptent les paragraphes tels que proposés.

## **4.4. Coopération internationale**

#### Paragraphe 45

**127.** Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

#### Paragraphe 46

**128.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de conserver la première phrase et de remplacer la liste des exemples énumérés par une référence à la coopération OIT/OMI, en l'occurrence les *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer*.

**129.** L'expert gouvernemental de l'Argentine indique que certains documents généraux concernant les matériaux dangereux et le droit au travail devraient également être inclus.

**130.** La secrétaire du groupe des armateurs fait observer qu'il existe des prescriptions spécifiques de l'OMI en matière de sécurité, par exemple en ce qui concerne l'utilisation des produits chimiques. Elle dit préférer conserver le premier exemple et énumérer ensuite des exemples spécifiques propres au secteur maritime.

**131.** Comme le propose la présidente, le secrétariat soumet un nouveau projet de paragraphe incorporant les propositions faites par les participants. Le nouveau libellé inclut des références à des documents ayant été élaborés conjointement par l'OIT et l'OMI, ainsi que d'autres normes techniques de l'OIT universellement applicables.

**132.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve les commentaires du secrétariat sur le fait de mentionner des instruments s'appliquant à tous les travailleurs, au motif qu'il conviendrait de prendre en compte les exemples d'autres secteurs.

---

**133.** La secrétaire du groupe des armateurs se félicite du nouveau libellé proposé et suggère de faire référence à l'Organisation mondiale de la santé (OMS) également.

**134.** Les participants adoptent la nouvelle version du paragraphe 46 tel qu'amendé.

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

##### Paragrapes 47 et 48

**135.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de déplacer les paragraphes 47 et 48 tels qu'amendés vers la section «4.2. Directives nationales relatives à la sécurité et à la santé au travail dans le secteur maritime», à la suite du paragraphe 36. Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer souscrivent à la proposition visant à déplacer ces deux paragraphes.

**136.** Le vice-président du groupe des armateurs indique qu'il serait préférable de faire référence à l'article VII de la MLC, 2006, concernant des consultations tripartites plus générales dans les pays où il n'existe pas de comités tripartites.

**137.** Un expert observateur gouvernemental des Etats-Unis indique que, si le paragraphe 47 devait être déplacé, la première phrase ferait double emploi avec ce qui précède et devrait donc être supprimée.

**138.** Les participants adoptent le paragraphe 47 tel qu'amendé et conviennent de déplacer les paragraphes 47 et 48 vers la section 4.2, à la suite du paragraphe 36.

#### **4.6. Révision périodique**

##### Paragrapes 49 et 50

**139.** Les participants adoptent ces paragraphes tels que proposés.

##### Paragraphe 51

**140.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'amender la dernière phrase du paragraphe en supprimant «Cela correspond également aux objectifs fixés par le Code ISM», le mot «, qui» et la note de bas de page 37, de sorte que la dernière phrase se lise comme suit: «L'amélioration constante des systèmes et des compétences devrait faire partie intégrante de toute politique ou programme de promotion de la SST.»

**141.** L'experte gouvernementale du Royaume-Uni et l'expert gouvernemental de l'Australie approuvent la proposition du groupe des armateurs. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni fait observer que le Code ISM ne s'applique pas aux gouvernements et qu'il n'est donc pas pertinent de le mentionner au paragraphe 51.

**142.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

---

#### **4.7. Respect de la vie privée et protection des données personnelles des gens de mer**

Paragrapes 52 et 53

**143.** Les participants adoptent les paragraphes tels que proposés.

Nouveau paragraphe

**144.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'élargir la section et d'insérer un nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 53, qui porterait sur les dispositions protégeant les gens de mer qui portent plainte.

**145.** Le vice-président du groupe des gens de mer appuie la proposition du groupe gouvernemental.

**146.** Le vice-président du groupe des armateurs soutient la proposition du groupe gouvernemental et propose l'ajout d'une nouvelle section 4.8 «Traitement équitable des gens de mer» à la suite du paragraphe 52, qui inclurait le paragraphe 53 et tout paragraphe ultérieur.

**147.** Le nouveau paragraphe et le nouveau sous-titre sont adoptés tels qu'amendés.

Nouveau paragraphe

**148.** L'expert gouvernemental du Danemark propose d'ajouter un libellé visant à protéger les délégués à la sécurité contre toutes représailles.

**149.** Le vice-président du groupe des armateurs dit n'avoir aucune objection à la proposition du gouvernement du Danemark, tout en faisant observer que le paragraphe 75 c) porte déjà sur ce point et qu'il conviendrait d'éviter toute répétition.

**150.** L'expert observateur gouvernemental de la Finlande propose de supprimer les premiers mots dans la proposition du gouvernement du Danemark, à savoir «L'autorité compétente» au motif qu'il s'agit d'une responsabilité incombant à l'armateur.

**151.** Le vice-président du groupe des gens de mer dit préférer conserver le texte tel que proposé et suggère d'ajouter «nommés ou» avant «élus».

**152.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer l'alinéa c) du paragraphe 75 pour éviter toute répétition inutile.

**153.** Les experts gouvernementaux de l'Argentine et de l'Australie ainsi que l'experte observatrice gouvernementale de Madagascar appuient le libellé original. Il importe de souligner que la responsabilité incombe à la fois aux armateurs et au gouvernement.

**154.** La présidente indique que tant les gouvernements que les armateurs ont une responsabilité, qui s'exerce à tous les niveaux.

**155.** Le nouveau paragraphe est adopté tel qu'amendé, et les participants conviennent d'ajouter un nouveau titre 4.8. «Traitement équitable des gens de mer».

---

## 5. Responsabilités des armateurs et des gens de mer

### 5.1. Responsabilités et obligations des armateurs

#### Paragraphe 54

- 156.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de déplacer le paragraphe sous un nouveau sous-titre 5.1 intitulé «Introduction» et d'y inclure davantage de texte extrait du paragraphe 2 b).
- 157.** Le vice-président du groupe des gens de mer souscrit à ce point de vue et propose que l'intégralité du paragraphe soit citée. La présidente estime qu'une référence à la norme A4.3, paragraphe 2 b), au début du paragraphe serait plus claire et que la note de bas de page pourrait être supprimée.
- 158.** Les participants approuvent ces propositions et adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 55

- 159.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer la première phrase du paragraphe, étant entendu en effet que les capitaines sont les représentants de l'armateur en mer. Il propose que la seconde phrase se lise comme suit: «Les armateurs devraient veiller à ce que les capitaines reçoivent un appui suffisant pour pouvoir s'acquitter efficacement de leurs responsabilités en matière de gestion de la sécurité et de la santé à bord du navire.»
- 160.** Les participants approuvent ces propositions et adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 56

- 161.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer les mots «et leurs organisations» au motif que la consultation avec les gens de mer est souhaitable mais pas toujours réalisable. Les organisations nationales de gens de mer peuvent, dans certains cas, être le meilleur point de contact lors des évaluations annuelles des politiques relatives à la SST.
- 162.** Le vice-président du groupe des gens de mer ne souscrit pas à ces vues et note que certaines situations sont régies par des conventions collectives, auquel cas l'organisation de gens de mer concernée doit être consultée.
- 163.** Etant entendu que le mot «organisation» fait référence aux organisations nationales de gens de mer, la vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'insérer, après «gens de mer», les mots «et, le cas échéant, leurs organisations nationales».
- 164.** Les participants approuvent cette proposition et adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 57, phrase introductive

- 165.** L'expert gouvernemental de l'Australie estime que des précisions devraient être apportées en ce qui concerne les responsabilités des armateurs énoncées dans ce paragraphe. Il propose de remplacer «Les armateurs devraient» par «L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs».

- 
- 166.** Le vice-président du groupe des armateurs salue cet amendement et recommande d'examiner la portée de chacune des prescriptions.
- 167.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose la mise en place d'un groupe de travail tripartite qui aurait pour tâche d'examiner si les prescriptions énoncées dans ce paragraphe vont au-delà du champ d'application de la MLC, 2006. Une fois cet examen effectué, le groupe de travail devra faire rapport aux participants.
- 168.** La vice-présidente du groupe gouvernemental présente une nouvelle version du paragraphe 57 et de ses alinéas.

#### Paragraphe 57 a)

- 169.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer le mot «adéquats» au motif qu'il s'agit d'un concept subjectif. Il propose en outre d'ajouter à la fin du paragraphe, après «d'amélioration permanente», le membre de phrase «en tenant compte des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires».
- 170.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'ajouter une référence aux organisations nationales pertinentes. Le secrétaire du groupe des gens de mer se permet de faire observer qu'il est préférable de dire «organisations représentatives des gens de mer».
- 171.** Les participants approuvent la proposition et adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 57 b)

- 172.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de modifier le paragraphe, de sorte qu'il se lise comme suit: «... soit conforme à la législation, à la réglementation, aux normes et aux recueils de directives pratiques internationaux et nationaux applicables qui vont dans le sens de la MLC.» Les participants approuvent cet amendement.
- 173.** Le vice-président du groupe des armateurs propose en outre de supprimer le reste du paragraphe 57 et de faire plutôt référence aux *Directives de l'OMI sur les éléments fondamentaux d'un programme d'hygiène et de sécurité du travail à bord des navires* (MSC-MEPC.2/Circ.3, 5 juin 2006). Cette circulaire énumère bon nombre des responsabilités de l'armateur en matière de sécurité et de santé.
- 174.** Le vice-président du groupe des gens de mer s'oppose aux suppressions proposées, expliquant qu'il ne connaît pas bien le contenu de cette circulaire de l'OMI.
- 175.** La vice-présidente du groupe gouvernemental signale aux participants qu'ils ne disposent pas de suffisamment de temps pour examiner cette circulaire. De même, plusieurs références ont déjà été incluses dans ce chapitre des directives. Elle met les participants en garde contre un recours inutile aux références à des documents externes. L'experte gouvernementale de la Norvège appuie la position de la vice-présidente du groupe gouvernemental.
- 176.** Les participants s'opposent à l'inclusion de la circulaire de l'OMI.
- 177.** L'expert observateur gouvernemental des Etats-Unis indique que les participants devraient décider si les responsabilités de l'armateur doivent être énumérées dans les directives. Ces prescriptions seront contrôlées par les autorités de l'Etat du port.
- 178.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose d'étoffer le libellé du paragraphe 57 f) en vue d'encourager la mise en place d'un comité de sécurité.

---

**179.** Les participants proposent également d'apporter des modifications d'ordre rédactionnel à la nouvelle proposition.

**180.** Les participants adoptent la nouvelle version du paragraphe 57 et ses alinéas révisés tels qu'amendés.

#### Paragraphe 58

**181.** Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

#### Paragraphe 59

**182.** Le vice-président du groupe des armateurs souligne que le terme «quasi-accidents» a déjà été remplacé par «situations dangereuses» au paragraphe 21. Déclarer les quasi-accidents implique une réponse a posteriori tandis que l'analyse des situations dangereuses suppose une approche proactive.

**183.** Après discussion, les participants conviennent de remplacer, dans l'ensemble des directives, «quasi-accidents» par «incidents et situations dangereuses».

**184.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de remplacer «pourraient» par «devraient» dans la dernière phrase du paragraphe.

**185.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 60

**186.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'insérer «gratuitement aux gens de mer» avant «des logements et des services récréatifs».

**187.** Les participants approuvent cet ajout et adoptent le paragraphe tel qu'amendé

## **5.2. Devoirs et responsabilités du capitaine**

**188.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de reformuler le titre de cette section comme suit: «Responsabilités du capitaine».

**189.** Les participants approuvent cet amendement.

#### Paragraphe 61, phrase introductive

**190.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'inclure, après «Le capitaine du navire», le membre de phrase «ou une personne désignée par lui pour assumer des responsabilités spécifiques en ce qui concerne la mise en œuvre et le respect des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord du navire».

**191.** La secrétaire exécutive explique que, lorsque ce paragraphe a été initialement rédigé, il s'adressait exclusivement au capitaine du navire, la délégation des responsabilités à un autre marin étant traitée dans une autre section.

**192.** Au terme d'un nouveau débat, la présidente propose que le texte des directives s'aligne autant que possible sur celui de la MLC, 2006. Les participants adoptent la phrase introductive telle que proposée.

---

Paragraphe 61 b)

**193.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de remplacer «une culture de la sécurité» par «une culture de la sécurité positive».

**194.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

Paragraphe 61 c)

**195.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de remplacer, dans la version anglaise des directives, l'expression «risk evaluation» par «risk assessment», proposition qui n'a pas d'incidence en français.

**196.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

Paragraphe 61 k)

**197.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de remplacer les mots «responsable(s) de la sécurité et de la santé» par «délégué(s) à la sécurité» et d'inclure «et élu(s)» après «soi(en)t nommé(s)».

**198.** Le vice-président du groupe des gens de mer indique qu'il est préférable de dire «nommé(s) ou élu(s)».

**199.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

Paragraphe 61 l)

**200.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de remplacer «ses membres satisfassent aux prescriptions en matière de formation et puissent» par «les membres de ce dernier aient les compétences requises pour».

**201.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

### **5.3. Responsabilités des gens de mer**

Paragraphe 62 d)

**202.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer «lorsque cela est nécessaire» par «conformément aux instructions». L'expert gouvernemental de l'Australie se dit préoccupé par cette proposition, estimant que les gens de mer doivent porter l'équipement approprié en permanence. Le vice-président du groupe des armateurs propose de rectifier sa proposition comme suit: «conformément aux instructions ou, à défaut, si les circonstances l'imposent».

**203.** Les participants adoptent ce paragraphe tel qu'amendé.

Paragraphe 62 g)

**204.** Le vice-président du groupe des gens de mer indique que les gens de mer ont le droit de s'écarter des situations dangereuses. En conséquence, ce paragraphe devrait être déplacé vers la section intitulée «Responsabilités du capitaine».



- 
- 205.** Le vice-président du groupe des armateurs signale que ce paragraphe vise à fournir des orientations aux Etats du pavillon. Les participants s'opposent à la proposition visant à déplacer le paragraphe.
- 206.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de remplacer «le responsable compétent» par le membre de phrase «c'est tout d'abord le responsable compétent qui» afin de mieux définir les responsabilités.
- 207.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'inclure une note de bas de page après les mots «leur sécurité ou leur santé», qui ferait référence au paragraphe 2.5.2 du document du BIT *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*. Il propose également de remplacer «responsable compétent» par «superviseur hiérarchique».
- 208.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 62 h)

- 209.** La vice-présidente du groupe gouvernemental présente une proposition visant à amender ce paragraphe. Les participants ne parviennent pas à s'entendre sur le nouveau libellé proposé par le groupe gouvernemental.
- 210.** L'expert observateur gouvernemental de la Belgique propose de supprimer le mot «potentiels» dans la première partie de la phrase.
- 211.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose de remplacer la deuxième partie de la phrase par «vérifier que les instructions ont été comprises».
- 212.** Le groupe de travail propose un nouveau libellé tendant à remplacer la dernière partie de la phrase, qui se lirait comme suit: «et offrir la possibilité de demander des éclaircissements».
- 213.** Les participants adoptent le texte révisé tel qu'amendé.

#### Paragraphe 63

- 214.** Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

## **6. Le comité de sécurité et de santé**

- 215.** Les participants conviennent de renommer le comité de sécurité et de santé comme suit: «comité de sécurité».

### **6.1. Introduction**

#### Paragraphe 64

- 216.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer la dernière phrase de ce paragraphe.
- 217.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

---

## 6.2. Mandat et objectif

### Paragraphe 65

- 218.** La vice-présidente du groupe gouvernemental met en évidence la nécessité de veiller à ce que les directives restent compatibles avec la MLC, 2006. Elle propose d'apporter des amendements au paragraphe, qui rendraient compte avec précision des problèmes de santé. Elle propose également de remplacer le membre de phrase «la direction, les autres supérieurs hiérarchiques, les officiers, l'équipage et les autres salariés sur les navires» par «le capitaine et les gens de mer, à tous les niveaux et dans tous les services à bord des navires». Les mots «l'administration de» devraient également être supprimés.
- 219.** Le vice-président du groupe des armateurs souscrit aux amendements présentés par le groupe gouvernemental. Il propose en outre de supprimer «y compris du bien-être mental».
- 220.** Le vice-président du groupe des gens de mer n'approuve pas la suppression de «y compris du bien-être mental».
- 221.** L'expert observateur gouvernemental de la Belgique propose de faire référence à la définition de la santé telle qu'énoncée dans la Constitution de l'OMS, qui inclut le bien-être mental.
- 222.** La secrétaire du groupe des armateurs explique qu'elle considère la santé mentale comme un élément important de la santé des gens de mer. La définition de la santé proposée par l'OMS devrait figurer dans une note de bas de page insérée à la troisième ligne, après les mots «de la sécurité et de la santé».
- 223.** Les participants approuvent ces changements et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.

### Nouveau paragraphe

- 224.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de déplacer le paragraphe 68 et de l'insérer immédiatement après le paragraphe 65, dans la section «Mandat et objectif».
- 225.** Les participants conviennent de déplacer le contenu du paragraphe 68 pour l'insérer immédiatement après le paragraphe 65.

## 6.3. Composition et responsabilités

### Paragraphe 66

- 226.** La vice-présidente du groupe gouvernemental explique que le texte de ce paragraphe est considéré comme trop prescriptif par le groupe gouvernemental. Les instructions concernant la proposition de composition du comité de sécurité ne devraient pas être trop détaillées.
- 227.** La proposition du groupe gouvernemental est présentée par l'expert gouvernemental de l'Australie. Il explique que les discussions au sein du groupe gouvernemental ont porté principalement sur la définition de l'«officier chargé de la sécurité» et du «délégué à la sécurité», l'un comme l'autre contribuant à développer une culture de la sécurité à bord. L'effectif du comité devrait être fonction du nombre de personnes travaillant à bord du navire.

- 
- 228.** Le vice-président du groupe des gens de mer souligne l'importance d'une représentation effective. L'effectif du comité de sécurité dépend de la taille de l'équipage et de la complexité du navire. L'orateur propose d'inclure une nouvelle phrase qui se lirait comme suit: «La composition du comité de sécurité devrait être telle que tous les membres de l'équipage soient effectivement représentés à tous les niveaux.»
- 229.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer le membre de phrase «Pour les navires dont l'équipage comprend cinq membres ou plus», qui est une répétition de l'énoncé du paragraphe 64. Il estime que les comités de sécurité devraient inclure au moins «un» et non pas «deux» délégués à la sécurité. Enfin, la suppression des mots «la taille du navire» permettrait d'éviter toute confusion entre la complexité et la taille du navire et l'effectif de l'équipage.
- 230.** Après de plus amples discussions, les participants décident que le paragraphe doit être reformulé en évitant de fournir des exemples aussi détaillés, et que les chiffres doivent être revus.
- 231.** Les participants examinent ensuite une nouvelle version du paragraphe, dans laquelle les chiffres, plus souples, n'accordent pas une importance exclusive à l'«officier chargé de la sécurité» et soulignent la nécessité d'une représentation effective des gens de mer à bord du navire.
- 232.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'ajouter une dernière phrase au paragraphe, à savoir: «Le comité de sécurité peut être composé de multiples manières.»
- 233.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose de remplacer le mot «multiples» par «différentes».
- 234.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose plusieurs changements d'ordre rédactionnel. L'expression «, le cas échéant,» devrait être insérée après «ainsi que» afin d'atténuer le libellé prescriptif de la deuxième phrase. A la troisième phrase, elle propose d'insérer les mots «, dans la mesure du possible,» après «devrait».
- 235.** Le secrétaire du groupe des gens de mer se dit préoccupé par la quatrième phrase et propose de la supprimer. A défaut, le mot «armateur» pourrait être remplacé par «autorité».
- 236.** L'expert gouvernemental de l'Australie et l'experte gouvernementale du Royaume-Uni s'accordent à dire qu'ils préfèrent supprimer la quatrième phrase du paragraphe. L'expert observateur gouvernemental du Danemark se dit favorable à tous les amendements proposés.
- 237.** Les participants approuvent la nouvelle version du paragraphe tel qu'amendé.

#### Nouveaux chiffres (à la suite du paragraphe 66)

- 238.** La présidente propose un nouveau titre pour les figures 1, 2 et 3, à savoir: «Exemples de composition du comité de sécurité».
- 239.** Les participants approuvent ce changement.

#### Figure 3

- 240.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de remplacer, dans la version anglaise des directives, «Catering Department» par «Catering/hotel department», ce qui n'a pas d'incidence en français.

---

**241.** Les participants approuvent ce changement et adoptent les chiffres tels qu'amendés.

#### Paragraphe 67

**242.** L'expert observateur gouvernemental de l'Argentine propose, au nom du groupe gouvernemental, un libellé qui s'applique aux navires dont l'équipage comprend moins de cinq membres.

**243.** Les participants approuvent ce texte et adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 68

**244.** Le vice-président du groupe des armateurs propose un amendement à la phrase introductive de ce paragraphe, à savoir remplacer «Les obligations et les responsabilités» par «Les fonctions». Il propose aussi d'autres changements aux alinéas *a)*, *b)*, *c)*, *d)* et *h)* afin d'en atténuer le libellé, étant donné qu'ils énoncent les devoirs du capitaine plutôt que ceux du comité de sécurité.

**245.** Le vice-président du groupe des gens de mer déclare que les membres de son groupe approuvent la proposition du vice-président du groupe des armateurs et proposent d'autres amendements à l'alinéa *a)*. Il explique qu'ils approuvent en principe les amendements proposés aux alinéas *b)* et *c)*, jugeant toutefois le mot «aider» trop faible; c'est pourquoi ils suggèrent de le remplacer par «prendre part à», qui implique une approche plus active.

**246.** Le vice-président du groupe des armateurs souscrit aux sous-amendements proposés par le vice-président du groupe des gens de mer.

**247.** L'experte gouvernementale des Philippines rappelle que le comité de sécurité est un comité consultatif chargé d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques. Les propositions faites semblent indiquer qu'il ne joue qu'un rôle d'assistance.

**248.** Le vice-président du groupe des armateurs propose un changement visant à amender les modifications proposées par le vice-président du groupe des gens de mer à l'alinéa *d)*, à savoir remplacer «prendre part en proposant» par «proposer et y prendre part» et remplacer «après» par «en».

**249.** Le vice-président du groupe des gens de mer indique qu'à l'alinéa *d)* le membre de phrase «après consultation avec l'armateur» pose problème. L'expert observateur gouvernemental des Etats-Unis propose de faire en sorte que le texte soit plus précis en le rédigeant comme suit: «en consultation avec le capitaine». Le vice-président du groupe des armateurs approuve cette proposition.

**250.** Les participants adoptent le paragraphe amendé et conviennent de le déplacer à la suite du paragraphe 65.

### **6.4. Réunions du comité de sécurité et de santé**

#### Paragraphe 69

**251.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose un amendement à la première phrase visant à insérer «, en tenant compte du type de fonctionnement du navire et des dispositions relatives à l'équipage» et à supprimer le membre de phrase «au moins une fois par trimestre».

- 
- 252.** Le vice-président du groupe des gens de mer indique que l'emploi de l'expression «type de fonctionnement» n'est pas tout à fait clair et qu'il mériterait une référence aux directives, les réunions pouvant être systématiquement évitées si ce point n'est pas clairement explicité.
- 253.** La vice-présidente du groupe gouvernemental répond que la phrase indique clairement que les réunions devraient être organisées régulièrement mais que le libellé original est trop rigide. Le vice-président du groupe des armateurs dit souscrire à cet amendement.
- 254.** Le vice-président du groupe des gens de mer se dit satisfait des éclaircissements apportés par la vice-présidente du groupe gouvernemental au sujet de l'amendement proposé à la première phrase du paragraphe 69.
- 255.** Le vice-président du groupe des armateurs demande des précisions au Bureau concernant la deuxième phrase du paragraphe 69. Le secrétaire général adjoint explique que l'idée qui sous-tend cette phrase est de résoudre les problèmes en premier lieu à bord du navire.
- 256.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'inclure une nouvelle deuxième phrase dans le paragraphe, dans un souci de cohérence entre le libellé à proprement parler et l'interprétation qui peut en être faite: «Tout marin devrait normalement consulter le comité de sécurité avant de contacter l'armateur.»
- 257.** Le vice-président du groupe des gens de mer n'adhère pas à cette proposition, étant donné que les gens de mer peuvent contacter l'armateur sans consultation préalable, comme le préconise le Code ISM.
- 258.** L'experte gouvernementale des Philippines se dit préoccupée par le libellé des troisième et quatrième phrases. Elle considère que la troisième phrase ne devrait pas venir à la suite de celle relative aux questions graves de sécurité et de santé, et insiste pour qu'il soit clairement indiqué dans les directives que lesdites questions devraient être traitées en urgence.
- 259.** L'expert gouvernemental de l'Australie explique que l'intention du paragraphe n'est pas claire et qu'on pourrait en déduire que le capitaine peut ne pas contacter son propre armateur. Il propose de reformuler la deuxième phrase comme suit: «Chaque fois que cela est possible, les questions relatives à la sécurité et à la santé devraient être traitées à bord du navire par l'intermédiaire du comité de sécurité avant de demander l'assistance de l'armateur.» et de supprimer le membre de phrase «Il est recommandé de».
- 260.** Le vice-président du groupe des armateurs retire sa proposition, tout en faisant observer que la proposition du gouvernement de l'Australie mérite d'être retravaillée. Il propose de mettre un point après le mot «comité».
- 261.** L'expert gouvernemental de l'Australie ne souscrit pas à la proposition du groupe des armateurs, à savoir que, si un incident grave se produit à bord du navire, les gens de mer doivent attendre que l'armateur intervienne. Il propose de supprimer l'ensemble de la phrase commençant par «Il est recommandé de ...»
- 262.** Le vice-président du groupe des gens de mer appuie la proposition de l'expert gouvernemental de l'Australie. Le capitaine devrait être informé des questions graves de sécurité et de santé et intervenir immédiatement. Il propose de remplacer «traiter rapidement» par «traiter immédiatement».

---

**263.** Le Bureau explique que l'objet de cette section est de faire face à trois situations différentes: les réunions régulières; les réunions que les membres peuvent convoquer pour traiter de problèmes spécifiques; et les incidents qui doivent être traités immédiatement. La présidente propose que le Bureau reformule le paragraphe plus clairement en tenant compte des débats qui se sont déroulés lors de la réunion.

**264.** Suite à la reformulation du paragraphe, une phrase reste isolée, qui énonce que c'est l'autorité compétente qui doit définir la fréquence des réunions. Les participants conviennent de déplacer la phrase au début du paragraphe 69.

**265.** La vice-présidente du groupe gouvernemental approuve le nouveau libellé et propose d'inclure le concept d'amélioration continue de la sécurité dans la première phrase.

**266.** Les participants adoptent la nouvelle version du paragraphe 69 tel qu'amendé.

#### Paragraphe 70

**267.** Les participants adoptent le paragraphe en intégrant un changement global préalablement convenu, à savoir à remplacer «quasi-accidents» par «situations dangereuses».

#### Paragraphe 71

**268.** Les participants adoptent le paragraphe en intégrant les changements globaux préalablement convenus.

#### Paragraphe 72

**269.** Le secrétaire du groupe des gens de mer estime qu'il s'agit d'un des cas spécifiques où toute personne à bord devrait avoir un exemplaire du compte rendu des réunions du comité de sécurité.

**270.** L'expert gouvernemental de l'Australie partage les préoccupations du groupe des gens de mer.

**271.** L'experte gouvernementale du Royaume-Uni propose de remplacer «de l'équipage» par «des personnes travaillant à bord».

**272.** Les participants adoptent le paragraphe assorti de ces amendements.

#### Nouveau paragraphe

**273.** L'expert observateur gouvernemental des Etats-Unis signale que cette section pourrait être perçue comme allant à l'encontre des procédures de plainte à bord telles qu'établies par la règle 5.1.5 de la MLC, 2006. Il propose d'inclure une référence à la fin de la section, sous la forme d'un nouveau paragraphe, afin de garantir que les directives ne portent en aucun cas atteinte au droit dont bénéficient les gens de mer en matière de procédures de plainte à bord.

**274.** Le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs conviennent d'inclure une référence à la règle 5.1.5. Il est décidé que l'expert observateur gouvernemental des Etats-Unis sera chargé de rédiger le texte en question.

**275.** Les participants conviennent d'inclure ce nouveau paragraphe à la fin de la section.

---

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

### Paragraphe 73

- 276.** Le vice-président du groupe des armateurs estime que la disposition imposant au délégué à la sécurité d'avoir plus de deux ans d'expérience est trop prescriptive. L'expert observateur gouvernemental des Etats-Unis est également de cet avis.
- 277.** Le vice-président du groupe des gens de mer exprime son désaccord, faisant valoir que le délégué à la sécurité devrait avoir deux ans d'expérience. L'experte gouvernementale des Philippines appuie la position du groupe des gens de mer.
- 278.** La secrétaire du groupe des armateurs constate que cette disposition offre aux écoles de formation maritime la possibilité d'établir les meilleures pratiques et d'être parties prenantes.
- 279.** La vice-présidente du groupe gouvernemental fait observer que la phrase permet déjà une certaine souplesse car il s'agit d'une recommandation. Le vice-président du groupe des gens de mer souscrit aux vues de la vice-présidente du groupe gouvernemental.
- 280.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé en intégrant uniquement les changements globaux préalablement convenus.

### Paragraphe 74

- 281.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de supprimer ce paragraphe au vu des amendements apportés au paragraphe 66.
- 282.** Les participants approuvent la suppression de ce paragraphe.

### Paragraphe 75

- 283.** La vice-présidente du groupe gouvernemental se dit préoccupée par l'emploi du mot «matelots» à l'alinéa *a*), qui ne figure pas dans la MLC, 2006, tout en reconnaissant l'importance de la représentation. Elle propose de remplacer «nommés par les matelots» par «nommés par leurs services ou groupes de travail». Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette proposition.
- 284.** Le vice-président du groupe des armateurs indique que cette affirmation est trop restrictive car il peut y avoir des cas où un département ne compte qu'une seule personne. Il propose d'amender le texte comme suit: «par les gens de mer à bord».
- 285.** L'expert observateur gouvernemental des Etats-Unis estime que le libellé «services ou groupes de travail» est suffisant.

### Paragraphe 75 *b*)

- 286.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'ajouter «prescrite par l'armateur» à la fin de l'alinéa *b*).
- 287.** Le vice-président du groupe des gens de mer n'approuve pas l'idée de mentionner à l'alinéa *b*) que la formation est prescrite non pas par l'armateur mais par l'Etat du pavillon.
- 288.** Le vice-président du groupe des armateurs signale que la formation est obligatoire, comme l'énonce l'Etat du pavillon, mais qu'elle devrait néanmoins être prescrite par l'armateur qui doit se conformer à la législation nationale.

---

**289.** Le vice-président du groupe des gens de mer souligne que, dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'établir de distinction.

**290.** L'expert gouvernemental de l'Australie propose un sous-amendement à l'alinéa *b*), à savoir «nécessaire pour pouvoir s'acquitter de leurs fonctions», proposition approuvée tant par le groupe des gens de mer que par le groupe des armateurs.

#### Paragraphe 75 *f*)

**291.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'ajouter «s'ils y sont tenus,» au début de l'alinéa *f*) pour veiller à ce que, dans le cas où le membre du comité de sécurité serait impliqué dans l'accident ou l'incident, il ne fasse pas partie de l'équipe chargée de l'enquête.

**292.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose un sous-amendement à l'alinéa *f*) pour mieux rendre compte de l'intention du groupe des armateurs.

**293.** L'experte observatrice gouvernementale de la Namibie propose d'ajouter «, à moins que cela soit contraire à la législation ou à la pratique nationales» pour s'aligner sur le Recueil de directives pratiques *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*.

**294.** L'expert gouvernemental de l'Australie propose de remplacer, à des fins de clarification, «ne devrait pas participer aux enquêtes» par «ne devrait pas faire partie de l'équipe chargée de l'enquête».

**295.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de reformuler l'alinéa de sorte qu'il se lise comme suit: «participer aux enquêtes portant sur les accidents ou les incidents. Un délégué à la sécurité impliqué dans l'accident ou l'incident ne devrait pas être membre de l'équipe chargée de l'enquête.»

**296.** Les participants adoptent le paragraphe amendé ainsi que ses alinéas.

### **6.6. Officiers chargés de la sécurité et de la santé**

#### Titre

**297.** La secrétaire du groupe des armateurs indique que le titre devrait être modifié comme suit: «Officiers chargés de la sécurité». Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette proposition du groupe des armateurs.

**298.** La vice-présidente du groupe gouvernemental signale que, selon le pays, on désignera sous tel ou tel nom un marin qui se voit confier des responsabilités en matière de sécurité.

**299.** Les participants adoptent le titre révisé.

#### Paragraphe 76

**300.** L'expert gouvernemental de l'Australie propose de supprimer l'intégralité du paragraphe au vu des amendements apportés au paragraphe 66.

**301.** Les participants conviennent de supprimer le paragraphe.



---

## Paragraphe 77

- 302.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose que la première ligne se lise comme suit: «Lorsqu'ils sont nommés, les officiers chargés de la sécurité devraient:».
- 303.** Le vice-président du groupe des armateurs signale que les tâches énumérées dans ce paragraphe relèvent en premier lieu de la compétence du capitaine.
- 304.** Le vice-président du groupe des gens de mer estime que les tâches sont davantage des exigences pratiques et qu'elles ne devraient pas relever de la responsabilité du capitaine. C'est pourquoi il approuve la proposition du groupe gouvernemental.

## Paragraphe 77 a)

- 305.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de reformuler le libellé comme suit: «mettre en œuvre les politiques et programmes de SST;».

## Paragraphe 77 f)

- 306.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose de déplacer les alinéas f) et g) vers une autre section en raison du niveau de connaissances et de responsabilité requis.
- 307.** L'experte gouvernementale des Philippines propose de modifier le paragraphe comme suit: «s'assurer que les gens de mer/travailleurs qui manipulent des produits chimiques reçoivent une information suffisante sur les propriétés intrinsèques de ces produits et les mesures de précaution à prendre, et veiller à ce que les produits chimiques ne soient utilisés que sur des lieux de travail et par le biais de méthodes appropriées à ces produits afin d'offrir une protection efficace contre les accidents, les lésions et les maladies;».
- 308.** La secrétaire du groupe des armateurs préconise un libellé autre que celui proposé par l'experte gouvernementale des Philippines et propose de reproduire le texte du paragraphe 5.2.1 du Recueil de directives pratiques *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*: «Les produits toxiques et autres substances dangereuses devraient être utilisés et stockés de manière à éviter tout risque pour la sécurité, la santé et le bien-être des utilisateurs et des autres personnes;».
- 309.** L'experte gouvernementale des Philippines relève la nécessité d'inclure la notion de gestion rationnelle des produits chimiques.
- 310.** Le vice-président du groupe des gens de mer et l'expert observateur gouvernemental de la France appuient la proposition de l'experte gouvernementale des Philippines. Le vice-président du groupe des armateurs souscrit également à cette proposition.
- 311.** Le secrétaire du groupe des gens de mer signale que les responsabilités ne s'appliquent pas uniquement aux gens de mer et que les capitaines devraient toujours être tenus pour responsables.
- 312.** Compte tenu des débats qui se sont déroulés lors de la réunion, le vice-président du groupe des armateurs propose un libellé autre que celui suggéré par l'experte gouvernementale des Philippines.

## Paragraphe 77 j)

- 313.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose d'introduire, après «enquêter», «, en collaboration avec le comité de sécurité,».

---

## Nouvel alinéa

- 314.** L'experte gouvernementale du Royaume-Uni propose d'insérer un nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 77, qui se lirait comme suit: «Lorsqu'il est nommé, l'officier chargé de la sécurité devrait être membre du comité de sécurité.»
- 315.** Le vice-président du groupe des armateurs fait observer que, pour éviter toute confusion, le nouveau paragraphe devrait être incorporé au paragraphe 77 sous la forme d'un nouvel alinéa *m*).
- 316.** Les participants adoptent le paragraphe et ses alinéas tels qu'amendés.

## Nouveau paragraphe

- 317.** L'expert gouvernemental de l'Australie propose un nouveau libellé qui s'insérerait à la suite du paragraphe 77: «Lorsque la nomination d'un officier chargé de la sécurité n'est pas prévue par les lois et réglementations nationales, le capitaine doit veiller à ce que ces fonctions soient remplies par les délégués à la sécurité ou toute(s) autre(s) personne(s) compétente(s).»
- 318.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'amender cette proposition comme suit: «par la(les) personne(s) compétente(s)».
- 319.** Les participants adoptent le nouveau paragraphe proposé.

## **6.7. Formation à l'intention des membres du comité de sécurité**

### Paragraphe 78

- 320.** La vice-présidente du groupe gouvernemental signale que la première phase est trop restrictive, étant donné qu'il n'existe pas de cours approuvés à l'échelon international. Elle propose de l'amender comme suit: «recevoir une formation suffisante sur la sécurité et la santé au travail».
- 321.** Le vice-président du groupe des gens de mer approuve cette proposition et propose de remplacer le mot «compétences» par «connaissances leur permettant de préserver la sécurité et la santé».
- 322.** L'expert observateur gouvernemental des Etats-Unis propose que le libellé de la seconde phrase se lise comme suit: «... disposer des compétences et des connaissances leur permettant de promouvoir les questions de santé et de maintenir la sécurité, ...»
- 323.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

### Paragraphe 79

- 324.** L'experte gouvernementale du Royaume-Uni se demande si tous les membres du comité de sécurité sont tenus d'être familiarisés avec l'ensemble de ces domaines techniques, et elle souhaite obtenir l'avis des participants sur cette question.
- 325.** Le vice-président du groupe des gens de mer déclare que, selon les membres de son groupe, tous les membres du comité de sécurité devraient être familiarisés avec ces domaines, faute de quoi ils seraient considérés comme n'ayant pas les compétences suffisantes.

- 
- 326.** L'experte gouvernementale de la Norvège souscrit aux vues du vice-président du groupe des gens de mer et déplore l'absence de consensus sur cette question au sein du groupe gouvernemental.
- 327.** L'experte gouvernementale du Royaume-Uni propose de modifier la phrase introductive, de sorte qu'elle se lise comme suit: «La formation fournie aux membres du comité de sécurité devrait garantir qu'ils sont familiarisés avec:».
- 328.** Le vice-président du groupe des gens de mer souligne que la réunion devrait veiller à ce que chacun ait les connaissances et la formation nécessaires pour pouvoir s'acquitter de ses fonctions.
- 329.** Le vice-président du groupe des armateurs explique que les membres de son groupe ne souhaitent en aucun cas limiter la capacité des gens de mer à s'acquitter de leurs fonctions, estimant plutôt qu'ils devraient être en mesure d'agir de façon responsable et en temps utile.
- 330.** Les participants proposent un autre libellé pour la phrase introductive, qui se lirait comme suit: «Tous les membres du comité élus ou nommés devraient au moins recevoir une formation de base sur les aspects suivants:».
- 331.** Le vice-président du groupe des armateurs souscrit à la proposition de l'experte gouvernementale du Royaume-Uni. L'expert gouvernemental de l'Australie approuve les vues du vice-président du groupe des gens de mer.

#### Paragraphe 79 e)

- 332.** La vice-présidente du groupe gouvernemental signale que l'alinéa e) semble incomplet et propose d'ajouter, au début de la phrase, «savoir fournir les».
- 333.** Les participants adoptent le paragraphe et ses alinéas avec quelques changements d'ordre rédactionnel afin d'harmoniser le texte.

#### Nouveaux paragraphes

- 334.** Compte tenu de la discussion portant sur la section 6.7, les participants adoptent deux nouveaux paragraphes portant sur les compétences spécifiques que les membres du comité de sécurité devraient avoir ainsi que sur le temps et les ressources qui devraient être alloués à la formation et au perfectionnement des nouveaux membres du comité de sécurité.

## 7. Risques liés à une exposition nocive

### Discussion générale

- 335.** La vice-présidente du groupe gouvernemental insiste sur le fait que le chapitre 7 est la partie la plus importante des directives. Elle devrait comporter en introduction une explication concernant les sujets couverts et doit en outre faire l'objet d'une révision.
- 336.** Le vice-président du groupe des armateurs indique lui aussi que le chapitre 7 est la partie clé de l'ensemble du document et que les instruments existants mentionnés dans les références devraient être classés selon qu'ils ont force obligatoire ou non. Il propose de remplacer, dans la dernière partie de chaque section, le mot «garantir» par «fournir des orientations». Il signale également que les directives ne devraient pas privilégier les normes européennes ou celles qui sont propres à telle ou telle autre région, mais être applicables à l'échelon international.

- 
- 337.** Le vice-président du groupe des gens de mer fait observer que la section devrait être révisée en profondeur, de sorte que le chapitre soit conforme aux dispositions énoncées dans la norme A4.3.2 de la MLC, 2006.
- 338.** L'experte observatrice gouvernementale de Madagascar propose de distinguer cinq sections afin de couvrir tous les facteurs ambiants (positions au cours du travail, facteurs psychologiques, infections biologiques et problèmes de santé connexes, facteurs environnementaux, rayonnement et facteurs chimiques).
- 339.** L'expert observateur gouvernemental du Canada souhaite que la violence sur le lieu de travail soit explicitement traitée et que des orientations soient fournies sur les éventuelles mesures destinées à prévenir la violence.
- 340.** La présidente constitue un groupe de travail tripartite chargé de modifier le chapitre 7, qui est composé de six personnes:
- M. Yanpin Huang (groupe gouvernemental, Chine)
  - M<sup>me</sup> Hilde Stange (groupe gouvernemental, Norvège)
  - M<sup>me</sup> Sarah Elizabeth Cerche (groupe des armateurs, Australie)
  - Capitaine Klaus Uwe Ricke (groupe des armateurs, Chypre)
  - M. Rossen Karavatchev (groupe des gens de mer, Royaume-Uni)
  - M. Allan Graveson (groupe des gens de mer, Royaume-Uni)

### **Présentation du projet révisé par le groupe de travail**

- 341.** Le porte-parole du groupe de travail, expert du groupe des gens de mer, explique que le groupe de travail tripartite a révisé le chapitre 7 en s'attachant particulièrement à développer les parties qui n'étaient pas traitées dans le projet initial élaboré par le Bureau. Les membres du groupe de travail ont salué la proposition du gouvernement de la Chine visant à restructurer le chapitre. L'intervenant décrit la structure globale du nouveau chapitre proposé. Le nouveau projet est un document de travail qui a été élaboré dans un court laps de temps. Toutes les références qui ne sont pas internationales ont été retirées de la proposition du Bureau et mentionnent essentiellement des documents produits par l'OIT, l'OMI et l'OMS. Les sections 7.1 et 7.2 identifient les risques, les dangers associés aux risques, ainsi que la façon d'y remédier, et indiquent des références appropriées présentant des informations plus détaillées. Le groupe de travail a révisé l'ensemble de la section. La nouvelle section 7.3 «Risques inhérents au travail à bord d'un navire» est une section complète et inclusive. Elle fait référence au principe directeur B4.3.1, paragraphe 2, de la MLC, 2006. Le groupe de travail a rédigé cette nouvelle section de sorte qu'elle soit bien structurée et facile à lire.
- 342.** Le groupe de travail propose un nouveau titre pour le chapitre 7: «Risques encourus à bord des navires».
- 343.** Les participants approuvent la nouvelle structure du chapitre 7 et son nouveau titre.

---

## 7.1. Exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants

344. Le groupe de travail propose de modifier le titre de la section comme suit: «7.1. Introduction générale».

### Paragraphe 80

345. La vice-présidente du groupe gouvernemental propose une nouvelle première phrase comme suit: «Tout risque de santé au travail peut entraîner un handicap, une incapacité temporaire ou une capacité de travail réduite.» Elle propose également de remplacer, dans la deuxième phrase du texte original, «politiques et procédures» par «mesures de contrôle appropriées».
346. Les participants adoptent le nouveau titre de la section 7.1 ainsi que les amendements apportés au paragraphe 80.

### Paragraphe 81

347. Les participants adoptent le paragraphe 81 révisé tel que proposé.

### Paragraphe 82

348. La vice-présidente du groupe gouvernemental estime que, si l'on se réfère aux classifications traditionnelles, les substances chimiques en suspension dans l'air devraient également être répertoriées. Elle reconnaît toutefois que les substances chimiques en suspension dans l'air figurent dans une référence spécifique aux produits chimiques dans la MLC, 2006. Elle propose de remplacer «On répertorie généralement parmi les facteurs ambiants» par «Les facteurs ambiants compris dans cette section sont».
349. Les participants approuvent les amendements apportés au paragraphe 82 révisé.

## 7.2. Bruit

350. Le groupe de travail propose de modifier le titre de la section 7.2, qui devient «Exposition à des facteurs ambiants dangereux».

### ***Nouvelle sous-section: «7.2.1. Bruit»***

#### Paragraphe 83 à 85

351. Les participants adoptent les paragraphes révisés tels que proposés par le groupe de travail.

#### Paragraphe 86

352. Les participants se demandent s'il est utile de répéter les informations contenues dans le principe directeur B4.3.2, paragraphe 2, alors que le texte figure en annexe des directives. La vice-présidente du groupe gouvernemental explique que reproduire l'essentiel de ce paragraphe sous la forme d'une simple note de bas de page risque d'atténuer l'impact des mesures de prévention. Elle propose d'ajouter «tel que stipulé au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.2 de la MLC, 2006» à la fin de la phrase, au lieu d'une simple note de bas de page.

---

**353.** Le vice-président du groupe des armateurs souscrit à cette proposition et suggère un amendement supplémentaire. Il souhaite remplacer le mot «réduire» par «lutter contre», expliquant qu'il n'est pas toujours possible de réduire le bruit sans apporter des modifications structurelles au navire. La formulation «lutter contre» est plus appropriée.

**354.** Les participants adoptent le paragraphe 86 révisé tel qu'amendé.

#### Paragraphe 87

**355.** Les participants adoptent le paragraphe 87 tel que proposé.

### 7.3. Vibrations

**356.** Le groupe de travail propose de renuméroter cette section, qui devient la sous-section 7.2.2.

#### Paragraphe 88

**357.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer «lors de la manipulation» par «lors de l'utilisation».

**358.** Les participants adoptent le titre révisé, ainsi que la proposition du groupe de travail visant à scinder le paragraphe en deux parties après la première phrase et l'amendement apporté au nouveau paragraphe et au tableau 2.

#### Paragraphe 89

**359.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'ajouter les mots «chaussures spécialisées, etc.» à la fin de l'alinéa e). Elle explique que l'équipement de protection individuelle dans cet exemple devrait inclure d'autres éléments que les gants.

**360.** Les participants adoptent le paragraphe 89 révisé tel qu'amendé.

#### Paragraphe 90

**361.** Le porte-parole du groupe des armateurs propose d'amender ce paragraphe pour l'aligner sur le paragraphe 86.

**362.** Les participants conviennent que le paragraphe 90 révisé sera adopté tel qu'amendé pour s'aligner sur le paragraphe 86 amendé.

#### Paragraphe 91

**363.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer le membre de phrase «valeur d'exposition déclenchant l'action» par «valeur d'exposition», précisant que le sens de ces deux expressions est différent. Il propose de reformuler la première phrase du paragraphe comme suit: «L'autorité compétente devrait, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, envisager des normes de contrôle d'exposition ...»

**364.** Le secrétaire du groupe des gens de mer approuve le libellé proposé, pour autant qu'on y ajoute «, y compris une limite journalière d'exposition» après l'expression «normes de contrôle d'exposition». La vice-présidente du groupe gouvernemental appuie la proposition du groupe des gens de mer, expliquant qu'il est important d'inclure la notion de limite journalière d'exposition dans ce paragraphe.

---

**365.** Les participants adoptent le paragraphe révisé tel qu'amendé.

#### **7.4. Eclairage artificiel**

**366.** Le groupe de travail propose de renuméroter cette section, qui devient la sous-section 7.2.3.

##### Paragraphe 92

**367.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer «positions» par «conditions».

**368.** Les participants conviennent d'adopter le paragraphe 92 révisé tel qu'amendé.

##### Paragraphe 93

**369.** Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

##### Paragraphe 94

**370.** Le vice-président du groupe des armateurs propose d'ajouter, après «niveaux d'éclairage appropriés», le membre de phrase «après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées».

**371.** Les participants conviennent d'adopter le paragraphe révisé tel qu'amendé.

##### Paragraphe 95

**372.** Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

#### **7.5. Rayonnement ultraviolet**

**373.** Le groupe de travail propose de renuméroter cette section, qui devient la sous-section 7.2.4.

##### Paragraphe 96

**374.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose une nouvelle première phrase, qui se lit comme suit: «La principale source de rayonnement ultraviolet (UV) portant atteinte aux gens de mer est le soleil.»

**375.** Les participants conviennent d'adopter le paragraphe 96 révisé tel qu'amendé par cet ajout.

##### Paragraphe 97

**376.** Le vice-président du groupe des armateurs souhaite obtenir des éclaircissements sur la kératose sénile. L'expert observateur de l'Association internationale de médecine maritime (IMHA) explique qu'il s'agit d'une maladie de la peau potentiellement précancéreuse qui affecte les personnes fréquemment exposées au soleil.

**377.** Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé avec cet ajout.

---

## Paragraphe 98

**378.** Les participants conviennent d'adopter le paragraphe 98 révisé.

## 7.6. Rayonnement non ionisant

**379.** Le groupe de travail propose de renuméroter cette section, qui devient la sous-section 7.2.5.

## Paragraphe 99

**380.** Les participants conviennent d'adopter le paragraphe 99 révisé.

## Paragraphe 100

**381.** L'expert observateur gouvernemental du Canada propose de supprimer la dernière phrase du paragraphe portant sur les expositions à long terme, à moins qu'une référence puisse y être ajoutée. L'expert observateur gouvernemental de la Fédération de Russie est lui aussi de cet avis et signale que les recherches sur ce sujet ne sont pas concluantes, comme l'indique une publication du BIT de 2012 sur la sécurité et la santé au travail.

**382.** Le vice-président du groupe des gens de mer s'oppose à la suppression de cette phrase dans son intégralité et propose de mentionner certains des effets néfastes d'une exposition à long terme sur la santé.

**383.** La secrétaire du groupe des armateurs demande que le rapport du BIT soit mis à la disposition des participants, car il fait référence à un sujet technique que les armateurs connaissent mal. Le Bureau fournit donc une copie de la publication à chacun des trois groupes.

**384.** L'expert observateur gouvernemental de la Fédération de Russie propose de conserver la note de bas de page étant donné qu'il s'agit d'un document du BIT qui fait référence dans ce domaine.

**385.** Le vice-président du groupe des armateurs estime que les recherches ne sont pas concluantes et que le paragraphe devrait rendre compte de cette réalité. L'expression «à court terme» dans la première phrase devrait être supprimée.

**386.** L'experte gouvernementale des Philippines signale que certains risques de rayonnements non ionisants sont déjà connus et largement acceptés.

**387.** Le vice-président du groupe des armateurs indique que les recherches ne sont pas concluantes et qu'elles sont contradictoires. Seules les autorités compétentes peuvent être considérées comme une référence officielle à mesure que les connaissances progressent dans ce domaine.

**388.** L'expert gouvernemental de l'Australie estime lui aussi que les autorités compétentes devraient fournir des orientations en la matière. Toutefois, il partage les mêmes préoccupations que l'experte gouvernementale des Philippines. Les expertes gouvernementales du Royaume-Uni et de la Norvège considèrent également que c'est aux autorités compétentes qu'il appartient de suivre les activités de recherche sur l'exposition à court et à long termes aux rayonnements non ionisants.



- 
- 389.** L'expert observateur de l'IMHA propose de reformuler le paragraphe de façon à identifier les effets néfastes sur la santé ayant déjà été amplement démontrés, y compris les lésions oculaires irréversibles provoquées par la chaleur.
- 390.** Le vice-président du groupe des armateurs remercie l'expert observateur de l'IMHA pour sa proposition, mais rejette le texte.
- 391.** L'expert gouvernemental de l'Australie insiste sur la nécessité de tenir compte des conseils de l'expert observateur de l'IMHA. Il signale aux participants que, faute de prendre en considération les effets déjà connus, ils risquent de porter préjudice à la crédibilité du document. Il convient de ne pas banaliser les effets des rayonnements non ionisants.
- 392.** La présidente consulte les trois vice-présidents pour mettre au point une nouvelle formulation, dont elle donne lecture aux participants.
- 393.** L'expert gouvernemental de l'Australie insiste pour que soient mentionnées les conséquences d'une exposition à long terme. Il conviendrait de supprimer «considérable» avant «incertitude» dans le nouveau libellé. La phrase devrait se lire comme suit: «Il existe un doute quant aux effets nocifs sur la santé d'une exposition à long terme.»
- 394.** L'expert observateur de l'IMHA exprime son accord et établit une distinction entre, d'une part, l'exposition à court terme et les effets à long terme et, d'autre part, l'exposition à long terme et les risques connexes.
- 395.** La secrétaire du groupe des armateurs propose d'ajouter, dans un souci de compromis en vue de parvenir à un consensus, «D'un point de vue scientifique,» avant «Il existe un doute».
- 396.** Les participants adoptent le nouveau paragraphe proposé tel qu'amendé.

#### Nouveau paragraphe

- 397.** Le vice-président du groupe des armateurs propose un nouveau texte concernant la publication, par l'autorité compétente, d'informations nouvelles sur les rayonnements non ionisants et suggère la suppression de la note de bas de page 15.
- 398.** L'experte gouvernementale de la Norvège estime que non seulement les armateurs, mais aussi les gens de mer, devraient être informés par les autorités compétentes, par exemple via la publication d'informations pertinentes sur Internet.
- 399.** Les participants adoptent ce paragraphe.

#### Paragraphe 101

- 400.** Les participants adoptent le paragraphe révisé tel que proposé par le groupe de travail.

### **7.7. Températures extrêmes**

- 401.** Le groupe de travail propose de renuméroter cette section, qui devient la sous-section 7.2.6.

#### Paragraphe 102 à 106

- 402.** Les participants adoptent l'intégralité de la section et le titre renuméroté tels que révisés par le groupe de travail.

---

## 7.8. Produits chimiques

**403.** Le groupe de travail propose de déplacer la section sur les produits chimiques, y compris le sous-titre, vers la sous-section 7.6.3, sous le nouveau titre «7.6. Autres types de risques».

### Paragraphe 107

**404.** Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

### Paragraphe 108

**405.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer la référence régionale à la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et de la remplacer par une référence à une organisation internationale.

**406.** Le secrétaire du groupe des gens de mer n'approuve pas cette suppression. La CEE-ONU a un rôle important à jouer en ce qui concerne les problèmes du transport maritime à l'échelle mondiale, et elle collabore avec l'OIT et l'OMI à l'élaboration de *Directives pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport*.

**407.** Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

### Paragraphe 109

**408.** Les participants conviennent d'adopter le paragraphe 109 révisé tel que proposé par le groupe de travail.

### Paragraphe 110 et tableau 3

**409.** Les participants conviennent d'adopter le paragraphe 110 révisé et de supprimer le tableau 3 comme proposé par le groupe de travail.

### Paragraphe 111

**410.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer, à l'alinéa *b) ii)*, «doivent» par «peuvent» et de supprimer les exemples énumérés entre parenthèses à la fin de l'alinéa *c)* ou de les remplacer par des exemples plus pertinents, à savoir: «(en installant, par exemple, des systèmes à dosage automatique, tels que le chlore dans l'eau potable, des biocides, dans les circuits d'eau de réfrigération)».

**411.** L'experte gouvernementale des Philippines souligne que cette responsabilité incombe à l'armateur, contrairement à ce qu'énonce la phrase introductive du paragraphe 111: «L'autorité compétente devrait:».

**412.** La secrétaire du groupe des armateurs répond que les armateurs ne sont pas experts en produits chimiques. Les gouvernements devraient leur fournir des orientations générales signalant quels sont les produits chimiques qui sont considérés comme dangereux. L'oratrice estime que cette responsabilité incombe à l'autorité compétente, tandis qu'il est du devoir des armateurs de faire appliquer les procédures. Le vice-président du groupe des gens de mer approuve ces vues.

**413.** L'experte gouvernementale des Philippines insiste sur le fait que cette responsabilité, y compris celle de désigner une personne à bord qui sera chargée du programme de sécurité chimique, incombe aux armateurs.

---

**414.** La vice-présidente du groupe gouvernemental convient que les instructions concernant la manipulation sans risques des produits chimiques devraient relever de l'autorité compétente et qu'il devrait également y avoir des instructions sur le lieu de travail fournies par l'armateur.

**415.** L'experte gouvernementale de la Norvège précise que les informations énoncées à l'alinéa *b*) doivent être fournies par l'autorité compétente.

**416.** La secrétaire du groupe des armateurs souscrit au point de vue exprimé par l'experte gouvernementale de la Norvège et le groupe des gens de mer. Le rapport devrait refléter les différences de vues portant sur le partage des responsabilités en matière de sécurité chimique.

**417.** Les participants conviennent d'adopter le paragraphe 111 révisé tel qu'amendé.

## **7.9. Exposition à d'autres types de risques**

**418.** Le groupe de travail propose de modifier cette section, qui devient la section «7.6. Autres types de risques».

### Paragraphe 112

**419.** Les participants adoptent la version révisée du paragraphe 112 telle que proposée par le groupe de travail.

### **7.9.1. Risques ergonomiques**

**420.** Le groupe de travail propose de renuméroter cette sous-section, qui devient la sous-section 7.6.1.

### Paragraphe 113 à 116

**421.** Les participants adoptent les paragraphes 113 à 116 révisés tels que proposés par le groupe de travail.

### Paragraphe 117

**422.** Suite à un débat portant sur la nécessité de déterminer à qui incombe la responsabilité d'inclure des principes de prévention dans la conception des navires, l'experte gouvernementale du Royaume-Uni propose de remplacer, dans la deuxième phrase, «devrait effectuer des évaluations des risques» par «à ce que des évaluations des risques soient effectuées».

**423.** Les participants adoptent le paragraphe 117 révisé tel qu'amendé.

### Paragraphe 118

**424.** Un expert du groupe des gens de mer du Royaume-Uni propose que la dernière phrase mentionne la participation du «délégué à la sécurité» et non du «comité de sécurité», de façon à englober les navires sur lesquels la présence d'un comité de sécurité n'est pas requise. Le vice-président du groupe des armateurs souscrit à cette proposition, en suggérant d'y ajouter le mot «approprié».

**425.** Les participants adoptent le paragraphe 118 révisé tel qu'amendé.

---

**Nouveau sous-titre: «7.6.1.1. Manutention manuelle de charges»**

Paragraphe 119 et 120

**426.** Les participants adoptent les paragraphes 119 et 120 tels que proposés.

Paragraphe 121

**427.** Les experts observateurs gouvernementaux du Canada et des Etats-Unis se demandent si les alinéas rendent compte de la terminologie appropriée.

**428.** L'expert observateur de l'IMHA juge préférable de remplacer les alinéas *c)* à *h)* par le libellé «douleurs musculo-squelettiques aux niveaux dorsal et lombaire».

**429.** Les participants conviennent d'adopter le paragraphe 121 tel qu'amendé.

Paragraphe 122 et 123

**430.** Les participants conviennent d'adopter ces paragraphes révisés tels que proposés par le groupe de travail.

**7.9.2. Risques biologiques**

**431.** Le groupe de travail propose de renuméroter cette sous-section, qui devient la sous-section 7.6.2.

Paragraphe 124 et 125

**432.** Les participants discutent du paragraphe révisé, y compris de la proposition d'un expert observateur gouvernemental de la Fédération de Russie visant à supprimer les références aux «allergies ou intoxications».

**433.** La secrétaire du groupe des armateurs estime que des références plus pertinentes pourraient être mentionnées, à savoir les *Directives sur la formation des cuisiniers de navire de l'OIT*.

**434.** Les participants décident de remplacer, dans la dernière phrase du paragraphe 124, «ou en raison de pratiques de cuisine non hygiéniques» par «ou en raison d'une mauvaise hygiène alimentaire» et de maintenir la référence aux allergies ou intoxications dans les deux paragraphes.

Paragraphe 126

Alinéa *e)*

**435.** La vice-présidente du groupe gouvernemental signale que l'alinéa *e)* se réfère aux vaccinations. Elle demande aux participants s'il serait opportun d'inclure d'autres types de traitements préventifs, par exemple une prophylaxie de la malaria. L'experte gouvernementale des Philippines exprime son accord et propose d'insérer une nouvelle puce concernant la prévention de la transmission d'agents biologiques d'un marin à l'autre.

**436.** L'expert observateur de l'IMHA estime qu'il est approprié de faire référence aux vaccinations dans ce paragraphe et que d'autres types de traitements préventifs pourront être mentionnés dans une section ultérieure, avec un renvoi à la nouvelle sous-section «7.6.2.1. Maladies contagieuses». On peut se contenter ici de faire référence aux *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer*, élaborées conjointement par l'OIT et l'OMI.

- 
437. La vice-présidente du groupe gouvernemental approuve cette recommandation et retire sa proposition originale.
438. La secrétaire du groupe des armateurs demande à l'expert observateur de l'IMHA d'expliquer quels types de vaccinations préconiser pour les gens de mer.
439. L'expert observateur de l'IMHA juge important de conserver le libellé sur la vaccination des gens de mer et estime qu'on pourrait y ajouter une référence aux *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer*.
440. La secrétaire du groupe des armateurs propose d'insérer le mot «appropriées» devant «vaccinations».

#### Nouveaux alinéas

441. L'expert observateur gouvernemental de la Fédération de Russie propose d'insérer un nouveau libellé prévoyant un contrôle des aliments et de l'eau potable pour s'assurer qu'ils ne sont pas contaminés.
442. La secrétaire du groupe des armateurs suggère d'étudier la proposition du gouvernement de la Fédération de Russie en y ajoutant une référence aux *Directives sur la formation des cuisiniers de navire*.
443. L'expert du groupe des gens de mer du Royaume-Uni approuve les vues de la secrétaire du groupe des armateurs, estimant que le contrôle des aliments est coûteux, à la fois en temps et en argent.
444. Les participants conviennent d'ajouter deux alinéas, l'un portant sur les inspections documentées et l'autre faisant référence aux *Directives sur la formation des cuisiniers de navire*.
445. Les participants adoptent le paragraphe révisé et ses alinéas tels qu'amendés.

#### Nouveau sous-titre: «7.6.2.1. Maladies contagieuses»

#### Nouvelle sous-section

446. La secrétaire du groupe des armateurs fournit l'historique pour mieux comprendre la nécessité d'inclure une section spécifique destinée à garantir que les gens de mer ont accès aux traitements médicaux. Des incidents se sont produits en relation avec l'apparition de maladies contagieuses, par exemple les virus SRAS et Ebola, lorsque l'assistance médicale a été refusée aux navires mouillant dans certains ports. Des mesures d'urgence s'imposent pour mettre en évidence l'importance de la libre pratique.
447. Le secrétaire du groupe des gens de mer approuve le point de vue du groupe des armateurs. Il va plus loin en expliquant que trois pays ont déjà refusé de fournir un traitement médical à des gens de mer entrant dans leurs ports, qui présentaient les mêmes symptômes que ceux du virus Ebola. Ce refus d'accorder une assistance médicale à quelques marins malades augmente les risques de contagion du reste de l'équipage.
448. La secrétaire du groupe des armateurs propose le libellé de cette nouvelle section et demande qu'il soit fait référence aux documents de l'OIT, de l'OMI et de l'OMS qui se rapportent à cette question.
449. Les expertes gouvernementales de la Norvège et du Royaume-Uni approuvent la proposition du groupe de gens de mer.

- 
- 450.** Les participants conviennent d'inclure un autre paragraphe dans cette nouvelle section, qui souligne la nécessité de veiller à ce que les précautions requises soient étudiées en ce qui concerne l'exposition aux maladies contagieuses.
- 451.** La vice-présidente du groupe gouvernemental demande aux participants s'ils jugent approprié d'inclure dans cette section un autre paragraphe traitant d'autres maladies telles que la malaria.
- 452.** Les participants adoptent la nouvelle section telle qu'amendée, en y incluant des références à des documents de l'OMS et en élargissant le libellé afin de couvrir toutes les maladies contagieuses pouvant présenter un risque pour les gens de mer.

### **7.9.3. Réponse aux urgences et aux accidents**

- 453.** Le groupe de travail propose de renuméroter cette sous-section, qui devient la section 7.5.

#### Paragraphe 127

- 454.** L'experte gouvernementale des Philippines souhaite ajouter le mot «équipe» aux plans d'intervention en cas d'urgence ou d'accident dans les deux paragraphes portant sur la nécessité de dispenser une formation pour faire face aux situations d'urgence et de planifier la formation et les exercices d'entraînement. Chaque armateur devrait organiser l'équipe d'intervention en cas d'urgence ou d'accident pour mettre en œuvre le plan d'intervention à bord.
- 455.** Le vice-président du groupe des armateurs n'approuve pas cette proposition étant donné que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) énonce des dispositions relatives à la réponse aux urgences et aux accidents. La présidente exprime son accord et signale que les notes de bas de page fournissent les références appropriées.
- 456.** L'expert du groupe des gens de mer du Royaume-Uni dit être sensible à la proposition du gouvernement des Philippines, tout en rappelant que l'OMI traite déjà cette question.
- 457.** Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

#### Paragraphe 128

- 458.** L'expert du groupe des gens de mer du Royaume-Uni explique la proposition du groupe de travail visant à inclure le matériel de lutte contre l'incendie et des moyens de sauvetage. De nombreux marins sont blessés lors des exercices d'entraînement avec les bateaux de sauvetage. Le groupe de travail estime que les moyens de sauvetage devraient également être mentionnés.
- 459.** Les participants adoptent le paragraphe révisé tel que proposé par le groupe de travail.

### **7.9.4. Protection et prévention contre le VIH/sida**

- 460.** Le groupe de travail propose de renuméroter cette sous-section, qui devient la sous-section 7.6.2.1.1.

#### Paragraphes 129 et 130

- 461.** Les participants adoptent ces paragraphes tels que proposés.

---

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

462. Le groupe de travail propose de renuméroter cette sous-section, qui devient la sous-section 7.6.5.

Paragraphe 131

463. Les participants adoptent ce paragraphe tel que proposé par le groupe de travail.

Paragraphe 132

464. Le porte-parole du groupe de travail, l'expert du groupe des gens de mer du Royaume-Uni, signale que le groupe de travail propose la suppression de ce paragraphe. Il demande aux membres du groupe gouvernemental d'étudier cette proposition et de dire s'ils sont d'accord.

465. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni et l'expert gouvernemental de l'Australie estiment eux aussi que le paragraphe 132 devrait être supprimé.

466. Les participants conviennent de supprimer le paragraphe.

Paragraphe 133

467. Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé par le groupe de travail.

### **7.9.6. Tabagisme**

468. Le groupe de travail propose de renuméroter cette sous-section, qui devient la sous-section 7.6.4.

Paragrapes 134 et 135

469. Les participants adoptent ces paragraphes tels que proposés.

### **7.9.7. Santé mentale au travail**

470. Les participants décident de déplacer cette sous-section vers la section 7.4.

Paragrapes 136 à 139

471. Le vice-président du groupe des armateurs souhaite obtenir des informations sur le niveau de détail de cette section consacrée aux effets potentiels sur la santé mentale. Il invite l'expert observateur de l'IMHA à fournir des commentaires sur ce sujet.

472. L'expert observateur de l'IMHA explique que de nombreux facteurs peuvent contribuer à la souffrance morale. Il se dit préoccupé par le déséquilibre entre ces paragraphes, dont le libellé est plus détaillé, et le reste du chapitre 7 sur les risques liés à une exposition nocive. Il se propose de rédiger de nouveaux paragraphes d'ordre plus général et d'ajouter le suicide à la liste des effets potentiels contenus dans la première phrase du paragraphe 136.

473. Les participants adoptent ces paragraphes tels que révisés.

---

**474.** La vice-présidente du groupe gouvernemental suggère un amendement visant à ajouter de la souplesse à la proposition de l'expert observateur de l'IMHA au sujet du nouveau paragraphe 139 concernant les effets néfastes des facteurs liés au travail sur la santé mentale.

**475.** Les participants adoptent les nouveaux paragraphes révisés tels qu'amendés.

### **7.9.8. Fatigue**

**476.** Le groupe de travail propose de renuméroter cette sous-section, qui devient la sous-section 7.6.7.

#### Paragraphe 140

**477.** Les participants discutent de l'opportunité de définir la fatigue et d'utiliser la définition extraite des *Directives sur la fatigue publiées* par l'OMI. La présidente résume les débats et propose que le paragraphe commence par reconnaître qu'il n'existe pas de définition universellement admise de la fatigue, mais que les directives de l'OMI sont utiles à cet égard.

**478.** Les participants approuvent la proposition de la présidente et adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphes 141 et 142

**479.** Les participants conviennent d'adopter les deux paragraphes avec des amendements d'ordre rédactionnel.

#### Paragraphe 143

**480.** L'expert gouvernemental de l'Australie propose d'ajouter, à la fin du paragraphe, une nouvelle phrase concernant la gestion efficace de la fatigue. Les participants approuvent cette proposition et adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Nouvelle section: Violence sur le lieu de travail

**481.** L'expert observateur gouvernemental du Canada propose d'ajouter une nouvelle section, de préférence distincte, consacrée à la violence sur le lieu de travail. Les participants conviennent de l'insérer en tant que nouvelle section après la section 7.4 sur la santé mentale au travail.

**482.** Quelques suggestions sont émises au sujet du libellé de la proposition. Un petit groupe de travail tripartite accepte de reformuler le libellé proposé afin de l'harmoniser avec le reste du document.

**483.** Les participants adoptent le nouveau paragraphe tel que révisé par le groupe de travail.

#### Paragraphe 143<sup>ter</sup>

**484.** Le vice-président du groupe des gens de mer et l'experte observatrice gouvernementale de la Norvège proposent de remplacer «et/ou un employé» par «et/ou d'autres personnes travaillant à bord du navire».

**485.** Les participants adoptent le nouveau paragraphe tel qu'amendé.



---

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

486. Le groupe de travail propose de renuméroter cette sous-section, qui devient la section 7.3.
487. Le paragraphe 144 est supprimé tel que proposé initialement. Le groupe de travail développe cette section en y ajoutant d'autres sous-sections sur le modèle de la liste contenue au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.1 de la MLC, 2006.
488. Le porte-parole du groupe de travail, un expert du groupe des gens de mer du Royaume-Uni, explique la difficulté d'interpréter les différentes catégories de sujets énumérés au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.1, l'objectif étant de rester près du texte et d'être suffisamment clair pour le lecteur.

#### ***Nouvelle sous-section: «7.3.1. Caractéristiques structurelles du navire, moyens d'accès et risques liés à l'amiante»***

489. L'expert gouvernemental de l'Australie propose d'inclure un libellé supplémentaire concernant l'identification et l'atténuation des risques liés à l'amiante.
490. Les participants approuvent ce libellé supplémentaire et adoptent les nouveaux paragraphes proposés par le groupe de travail tels qu'amendés.

#### ***Nouvelle sous-section: «7.3.2. Le travail dans des espaces confinés»***

491. Les participants approuvent les nouveaux paragraphes tels que proposés par le groupe de travail en renumérotant le titre, qui devient la sous-section 7.3.2.

#### ***Nouvelle sous-section: «7.3.3. Utilisation de l'équipement et des machines»***

Nouvelle sous-section: «7.3.3.1. Chargement et déchargement»

Nouvelle sous-section: «7.3.3.2. Ancres, chaînes et câbles (amarrage)»

Nouvelle sous-section: «7.3.3.3. Equipement de protection individuelle pour les gens de mer»

492. Les participants adoptent la sous-section «Utilisation de l'équipement et des machines» et ses trois sous-sections telles que proposées par le groupe de travail.

#### ***Nouvelle sous-section: «7.3.4. Mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous»***

493. Le vice-président du groupe des armateurs signale que le titre de cette sous-section est maladroit, reconnaissant que le même problème se pose pour la MLC, 2006, et il part du principe que la sous-section devrait se référer au travail en cas d'intempéries.
494. Le secrétariat confirme que le libellé original est extrait de la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni souscrit aux vues du vice-président du groupe des armateurs, car le Recueil de directives pratiques *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports* comporte une section consacrée au travail sur les ponts ou dans les cales et aux espaces de charge.

- 
495. Le vice-président du groupe des armateurs propose un nouveau libellé pour ce paragraphe, à savoir remplacer «sur le pont supérieur ou au-dessous» par «sur un pont exposé». Le membre de phrase «en cas d'intempéries» devrait être remplacé par «dans des conditions que le capitaine considère défavorables». Enfin, il propose d'ajouter «la sauvegarde de la vie en mer,» dans la dernière phrase.
496. L'expert gouvernemental de l'Australie signale que cet amendement laisse au capitaine le soin de définir ce que sont des «conditions défavorables».
497. Un expert du groupe des gens de mer du Royaume-Uni se félicite de ce que l'expert gouvernemental de l'Australie se montre préoccupé par cette question. Le groupe de travail débat également de la question et décide que la décision appropriée à prendre en fonction des conditions météorologiques devrait être laissée à l'appréciation du capitaine.
498. Les participants adoptent la section telle qu'amendée.

***Nouvelle sous-section: «7.3.5. Cargaisons dangereuses et lest»***

499. Les participants conviennent d'adopter le paragraphe tel que proposé par le groupe de travail.

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

500. Les participants approuvent une proposition de la vice-présidente du groupe gouvernemental visant à remplacer «cause(s)» par «facteur(s) déterminant(s)» dans l'ensemble du chapitre 8.

### **8.1. Conditions générales**

Paragraphe 145 et 146

501. Les participants adoptent les paragraphes sans changement.

### **8.2. Objectifs**

Paragraphe 147

502. Le vice-président du groupe des gens de mer propose d'ajouter «et l'utilisation d'un formulaire type» à la fin de l'alinéa f). Le secrétaire du groupe de gens de mer explique que l'objectif est d'utiliser des formulaires types pour collecter des données utiles et cohérentes sur les accidents du travail.
503. Le vice-président du groupe des armateurs admet que la comparabilité internationale des informations et l'analyse des statistiques sont importantes, et il propose un autre libellé: «grâce à l'utilisation d'un formulaire type».
504. La vice-présidente du groupe gouvernemental exprime son accord et propose de déplacer l'alinéa g) au paragraphe 149.

---

**505.** L'experte gouvernementale des Philippines propose d'amender l'alinéa *h*), de façon à faire prendre conscience aux gens de mer et aux comités de sécurité que la communication des informations sur les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles est importante pour améliorer la collecte des données.

**506.** Le vice-président du groupe des gens de mer appuie cette proposition.

**507.** L'expert gouvernemental de l'Australie soutient l'intention de l'amendement proposé, tout en suggérant de le faire apparaître sous la forme d'une nouvelle puce. Il est convenu que l'experte gouvernementale des Philippines fournira un libellé qui sera discuté ultérieurement. Après un nouveau débat sur le chapitre 8, l'experte gouvernementale des Philippines se félicite de constater que ses préoccupations ont été dûment prises en compte dans l'ensemble du chapitre.

**508.** Les participants adoptent le paragraphe et ses alinéas tels qu'amendés.

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

**509.** La vice-présidente du groupe gouvernemental se dit préoccupée par le fait que la section 8.3 inclut les maladies professionnelles qui ne sont pas couvertes par le Code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI et qui devraient être traitées différemment des accidents et des lésions. Elle propose de supprimer les références aux maladies dans cette section et de rédiger une nouvelle section sur les déclarations et enquêtes relatives aux maladies professionnelles. Les participants approuvent et décident de supprimer toutes les références ultérieures aux maladies dans l'ensemble des sections 8.3 et 8.4.

#### Paragraphe 148

**510.** Les participants conviennent de déplacer la seconde phrase du paragraphe vers la nouvelle section sur les maladies professionnelles, et ils adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 149

**511.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose d'inclure «du marin» après «confidentialité» à l'alinéa *f*).

**512.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de déplacer l'alinéa 147 *g*) tel qu'initialement proposé pour qu'il devienne l'alinéa 149 *g*), en apportant des changements d'ordre rédactionnel dans un souci de cohérence: «promouvoir le développement progressif de procédures et méthodes d'enregistrement et de notification des accidents du travail et des lésions professionnelles.»

**513.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 150

**514.** L'expert observateur gouvernemental de la Belgique propose d'insérer une référence au Code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI dans la phrase introductive du paragraphe.

---

**515.** L'expert gouvernemental de l'Australie propose d'amender l'alinéa *k*) en remplaçant «48 heures» par «72 heures», pour s'aligner sur le Code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI. D'autres informations sur les jours travaillés au cours des sept jours précédents ne présenteraient pas d'intérêt pour une enquête ne faisant pas état des heures travaillées, lesquelles pourront être déterminées par d'autres moyens.

**516.** Le vice-président du groupe des armateurs approuve ce changement dans un souci de cohérence entre les directives et le Code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI.

**517.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

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

**518.** Au vu des décisions prises précédemment, les participants suppriment la référence aux maladies dans le titre ainsi que dans l'ensemble de la section.

##### Paragraphe 151

**519.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de modifier la première phrase comme suit: «L'autorité compétente devrait créer une autorité responsable des enquêtes de sécurité maritime, conformément au Code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI,» et d'ajouter une note de bas de page faisant référence au code. Elle propose d'ajouter, avant la dernière phrase de ce paragraphe, la nouvelle phrase suivante: «Il se peut que les lois et réglementations nationales ou d'autres mesures exigent que la déclaration de certains incidents liés à la sécurité et à la santé soit effectuée par une autre autorité.»

**520.** Les participants approuvent ces propositions, et le paragraphe 151 est adopté tel qu'amendé.

##### Paragraphes 152 et 153

**521.** Sur proposition de la vice-présidente du groupe gouvernemental, les participants conviennent de supprimer les paragraphes.

##### Paragraphes 154 et 155

**522.** Les participants adoptent les paragraphes tels que proposés.

##### Paragraphe 156

**523.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer la deuxième phrase, car elle implique des problèmes plus graves.

**524.** Le vice-président du groupe des gens de mer dit préférer conserver cette phrase.

**525.** La vice-présidente du groupe gouvernemental indique que les membres de son groupe préfèrent eux aussi conserver cette phrase, tout en proposant de remplacer «comme la conséquence» par «comme pouvant être la conséquence», de façon à tenir compte des préoccupations du groupe des gens de mer.

**526.** Les participants approuvent ces changements et adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

---

Paragraphe 157

527. Le paragraphe est adopté après suppression de la référence aux maladies.

**Nouvelle section: «8.5. Déclarations et enquêtes relatives aux maladies professionnelles»**

Nouveau paragraphe

528. La vice-présidente du groupe gouvernemental propose un nouveau paragraphe ayant été rédigé avec l'aide de l'expert observateur de l'IMHA. Le vice-président du groupe des armateurs et le vice-président du groupe des gens de mer proposent des changements d'ordre rédactionnel par souci de cohérence avec le reste du document.

529. Pour tenir compte des préoccupations exprimées par le groupe des gens de mer au sujet de l'utilisation de la liste des maladies professionnelles établie par l'OIT, l'experte gouvernementale du Royaume-Uni propose que soit mentionnée en premier lieu la liste de l'OIT, puis une liste nationale. L'expert gouvernemental de l'Australie et l'expert observateur gouvernemental de la Nouvelle-Zélande appuient la proposition du gouvernement du Royaume-Uni.

530. Les participants approuvent le nouveau paragraphe tel qu'amendé.

## 8.5. Confidentialité des données

Paragraphe 158

531. Le paragraphe est adopté tel que proposé.

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

532. Comme convenu par les participants, la présidente présente une version révisée du chapitre 9. Le texte révisé tient compte de documents pertinents, notamment les *Directives sur la formation des cuisiniers de navire* de l'OIT et la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW). Il examine aussi les lacunes en matière de prescriptions concernant la formation à la SST et de mise en application effective des normes. Le texte révisé propose un nouveau titre pour la section: «Formation et instruction des gens de mer», qui est adopté par les participants.

### 9.1. Conditions générales

Paragraphe 159

533. La présidente propose de supprimer les notes de bas de page dans ce paragraphe et de faire référence à la règle 1.3.

534. Les participants approuvent le nouveau paragraphe 159 assorti de changements d'ordre rédactionnel mineurs effectués dans un souci de cohérence avec le reste du document.

---

#### Nouveau paragraphe 159bis

535. La présidente ajoute ce libellé pour des raisons d'uniformité par rapport à la Convention STCW et inclut les références pertinentes dans les notes de bas de page.
536. Le vice-président du groupe des armateurs indique que les prescriptions minimales ne figurent pas dans les *Directives sur la formation des cuisiniers de navire*, mais qu'elles sont énoncées dans la MLC, 2006. Il propose de déplacer la référence aux *Directives sur la formation des cuisiniers de navire*, de sorte qu'elle devienne la seconde phrase du paragraphe 159bis, et d'ajouter: «fournissent d'autres orientations en la matière».
537. Les participants approuvent la proposition du vice-président du groupe des armateurs.

#### Nouveau paragraphe 159ter

538. L'expert observateur gouvernemental des Etats-Unis propose que le paragraphe 159ter b) fasse référence au paragraphe 1.5 de la règle 1/14 de la Convention STCW.
539. L'expert gouvernemental du Danemark propose d'ajouter à la fin du paragraphe 159ter c) «ou recevoir des informations et un enseignement suffisants».
540. Les participants approuvent les propositions concernant le paragraphe 159 et les nouvelles sections telles qu'amendées.

#### Paragraphe 160

541. Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

#### Paragraphe 161

542. Les participants suppriment ce paragraphe tel que proposé par la présidente.

#### Paragraphe 162

543. Le vice-président du groupe des armateurs propose d'inclure une référence à la norme A3.2, paragraphe 4, de la MLC, 2006.
544. Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 163

545. Les participants adoptent les paragraphes tels que proposés.

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

#### Paragraphe 164

546. Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé.

#### Paragraphe 165

547. Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer, dans la première phrase, «envisager» par le membre de phrase «veiller à ce que les armateurs envisagent» afin de mettre en évidence la responsabilité tant de l'autorité compétente que de l'armateur.

---

548. Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

#### Paragraphe 166

549. Le vice-président du groupe des armateurs propose de supprimer ce paragraphe, étant donné que tous les gens de mer, et pas uniquement les nouvelles recrues et les marins de retour, doivent être familiarisés avec les procédures de sécurité à bord.

550. Le vice-président du groupe des gens de mer exprime son désaccord. L'expert gouvernemental de la Nouvelle-Zélande privilégie lui aussi le maintien de ce libellé.

551. L'expert observateur gouvernemental des États-Unis juge nécessaire de clarifier ce que l'on entend par «nouvelles recrues»: marins nouveaux à bord des navires ou nouveaux dans le secteur.

552. Un expert du groupe des gens de mer du Royaume-Uni rappelle aux participants qu'il y a eu de tragiques accidents impliquant des nouvelles recrues, d'où la nécessité de conserver ce paragraphe.

553. L'expert gouvernemental de l'Australie approuve le groupe des gens de mer et explique que les données dans son pays montrent que les nouvelles recrues dans le secteur maritime sont davantage exposées aux risques de lésions. Il propose donc un amendement visant à ajouter de la souplesse en remplaçant «Les nouvelles recrues à bord des navires» par «Les marins nouveaux dans le secteur». Le vice-président du groupe des gens de mer et l'experte gouvernementale de la Norvège appuient cette proposition.

554. Le vice-président du groupe des armateurs propose de créer un nouveau sous-titre, à la suite du paragraphe 165, qui se lirait comme suit: «Nouvelles recrues et marins de retour», et d'insérer le paragraphe 166 sous ce sous-titre.

555. Les participants adoptent le nouveau sous-titre et le paragraphe tels qu'amendés.

#### Paragraphe 167

556. Les participants adoptent le paragraphe tel que proposé et choisissent de le maintenir sous le titre «Familiariser les gens de mer avec la sécurité à bord».

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

#### Paragraphe 168 et 169

557. Les participants adoptent les paragraphes tels que proposés.

---

## 10. Catégories particulières de personnel

### 10.1. Aperçu

Paragraphe 170

**558.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'utiliser le membre de phrase «la législation et les autres mesures» tout au long de ce chapitre. Les participants expriment leur accord, et le paragraphe 170 est adopté tel qu'amendé.

### 10.2. Jeunes gens de mer

Paragrapes 171 à 175

**559.** Les paragraphes sont adoptés, assortis du changement global préalablement convenu, à savoir à remplacer «jeunes gens de mer» par «gens de mer de moins de 18 ans».

Paragraphe 176

**560.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de supprimer la référence au VIH/sida.

**561.** Le secrétaire du groupe des gens de mer et le vice-président du groupe des armateurs n'approuvent pas la suppression de la référence au VIH/sida dans ce paragraphe, qui s'inspire du principe directeur B4.3.10 de la MLC, 2006. La vice-présidente du groupe gouvernemental retire sa proposition visant à supprimer la référence au VIH/sida.

**562.** Le vice-président du groupe des gens de mer propose d'ajouter «et à d'autres maladies contagieuses» à la fin de ce paragraphe. La secrétaire du groupe des armateurs fait observer que le libellé ajouté au chapitre 7, qui avait été présenté en vue d'une discussion ultérieure, contient une référence aux «maladies contagieuses». Les participants décident que «contagieuses» est le terme le plus approprié.

**563.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

### 10.3. Femmes marins enceintes

**564.** Sur proposition de la vice-présidente du groupe gouvernemental, les participants modifient le titre de la section, qui devient: «Femmes marins».

Paragraphe 177

**565.** L'experte gouvernementale des Philippines propose d'ajouter un libellé supplémentaire pour prendre en considération les besoins spécifiques des femmes marins enceintes ou allaitantes.

**566.** La secrétaire du groupe des armateurs indique que les membres de son groupe se disent prêts à accepter l'amendement proposé, sous réserve qu'il ne dépasse pas le cadre des dispositifs de protection énoncés dans la MLC, 2006.

**567.** Les participants approuvent le nouveau libellé, et le paragraphe est adopté tel qu'amendé.



---

## Paragraphe 178

**568.** Le paragraphe est adopté tel que proposé.

## Paragraphe 179

**569.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose de remplacer, aux troisième et quatrième lignes, «si nécessaire» par «lorsque cela est nécessaire et réalisable», proposition qui est acceptée.

**570.** Les participants envisagent d'inclure un libellé plus détaillé concernant la sécurité et la santé de la mère et de l'enfant à naître. L'expert gouvernemental de l'Argentine ainsi que les experts observateurs gouvernementaux de la France et du Canada exposent leurs vues au sujet de la nécessité de protéger la mère et son enfant. Constatant que la discussion sur la définition de la santé pourrait se poursuivre indéfiniment, la présidente propose de s'en tenir au libellé original tel que proposé, étant donné que les participants ont déjà proposé d'utiliser la définition large de la santé proposée par l'OMS et d'inclure la santé génésique.

**571.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé par la vice-présidente du groupe gouvernemental.

## 10.4. Gens de mer souffrant de lésions ou malades

### Paragraphe 180

**572.** Les participants conviennent de supprimer ce paragraphe et cette section.

## 10.5. Personnel de service temporaire et visiteurs

### Paragraphe 181

**573.** Le vice-président du groupe des armateurs propose de remplacer «Le capitaine» par «L'armateur», proposition qui est adoptée.

**574.** L'expert observateur gouvernemental du Canada propose de supprimer «, tout comme les visiteurs,» au motif que les visiteurs ne sont pas une catégorie particulière de personnel et que le concept n'est pas conforme à la MLC, 2006. La proposition est adoptée. Les mots «et visiteurs» dans le titre 10.5 et ailleurs dans la section sont également supprimés en conséquence.

**575.** La vice-présidente du groupe gouvernemental propose d'insérer, à la fin de la première phrase, le membre de phrase «, dans des conditions déterminées par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées». Cette proposition est adoptée.

**576.** Les participants adoptent le paragraphe tel qu'amendé.

## Annexe I

**577.** Les participants conviennent d'ajouter les articles III et IV de la MLC, 2006, dans cette annexe. La secrétaire du groupe des gens de mer propose d'insérer la règle 1.3 de la MLC, 2006, proposition qui est également adoptée. Les participants conviennent de déplacer cette section vers l'annexe II.

---

## Annexes II à IV

578. Les participants conviennent de supprimer ces annexes.

## Annexe V

579. Il est convenu d'insérer une note dans cette annexe, qui se lirait comme suit: «L'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale de la santé ont adopté bon nombre des normes, directives et autres publications portant sur les questions de sécurité et de santé au travail susceptibles de présenter un intérêt pour la mise en œuvre de la MLC, 2006 (norme A4.3).» Les participants décident également de déplacer cette section vers l'annexe III.

## Annexe VI

580. Les participants conviennent de supprimer cette annexe.

## Annexe VII

581. Il est convenu de déplacer l'annexe VII, qui devient l'annexe I.

## **Adoption des *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***

582. Les participants proposent quelques modifications d'ordre rédactionnel. La plupart des modifications finalement adoptées visent à assurer une cohérence dans l'utilisation de la terminologie dans l'ensemble des directives. Le Bureau est ensuite chargé de mettre en application divers changements universels visant à améliorer encore la cohérence du texte.

583. Les directives sont adoptées.

## Observations finales

584. Le vice-président du groupe des armateurs remercie la présidente, le secrétariat, le groupe des gens de mer et le groupe gouvernemental pour les efforts intensifs qu'ils ont accomplis. Il se dit satisfait du nombre important de gouvernements représentés et de leur participation active, ce qui montre à quel point la sécurité et la santé au travail dans le secteur maritime est un sujet d'actualité. Les directives constituent une avancée majeure.

585. Le vice-président du groupe des gens de mer remercie la présidente, le secrétariat, le groupe des armateurs et le groupe gouvernemental pour leur contribution dans l'achèvement de ces directives. Ces dernières fourniront une aide précieuse pour réduire au minimum les risques, qui est une préoccupation fondamentale des gens de mer.

- 
- 586.** La vice-présidente du groupe gouvernemental remercie la présidente, le secrétariat et les partenaires sociaux. Les participants ont élaboré des directives souples orientées vers les gouvernements. Le groupe gouvernemental considère la contribution des partenaires sociaux comme décisive, car elle permettra aux gouvernements de mieux les mettre en œuvre. L'oratrice considère l'adoption des directives comme une belle réussite.
- 587.** Au nom du Département des politiques sectorielles et du Département des normes internationales du travail du BIT, la secrétaire générale félicite les experts pour avoir atteint leur objectif. Les directives sont le témoignage d'un véritable dialogue social, et elles fournissent dans le même temps des orientations sur la mise en œuvre de la MLC, 2006. L'oratrice remercie les participants, la présidente, les autres membres du secrétariat, ainsi que tous ceux qui ont apporté leur aide et joué un rôle de soutien lors de cette réunion.
- 588.** La présidente remercie les participants pour le travail qu'ils ont accompli dans l'élaboration des directives. Chaque groupe a fait preuve d'un engagement exemplaire dans son rôle en faveur de la sécurité et de la santé au travail dans le secteur maritime. Les participants ont rédigé avec succès des directives importantes qui visent à améliorer les conditions de travail en mer.

---

**List of participants**  
**Liste des participants**  
**Lista de participantes**

---

Chairperson  
Présidente  
Presidente

Ms Mayte MEDINA, Chief, Maritime Personnel Qualifications Division, United States Coast Guard, Washington, D.C., United States

Government experts  
Experts des gouvernements  
Expertos de los gobiernos

**ARGENTINA ARGENTINE**

Sr. Claudio Aníbal SAN JUAN, Departamento de Vinculación Internacional, Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, Buenos Aires

**AUSTRALIA AUSTRALIE**

Mr Steve CURRY, Manager Ship Operations, Ship Safety Division, Australian Maritime Safety Authority (AMSA), Canberra

**NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

Ms Unn Caroline LEM, Legal Senior Adviser, Norwegian Maritime Authority, Haugesund

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos:*

Ms Hilde STANGE, Senior Adviser, Norwegian Maritime Authority, Haugesund

Ms Silje SKJÆVESLAND, Adviser, Norwegian Ministry of Trade, Industry and Fisheries, Maritime Department, Oslo

Mr Kjetil KÅSAMOEN, Group Leader ILO/Principal Surveyor, Management Systems, DNV GL, Høvik

**PHILIPPINES FILIPINAS**

Ms Nelia G. GRANADILLOS, Chief, Environment Control Division, Occupational Safety and Health Center (OSHC), Department of Labor and Employment, Quezon City

**SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA**

Mr Vusi NKOSI, Deputy Director, Maritime Safety and Accident Investigation, Department of Transport, Pretoria

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico:*

Mr Tibor SZANA, Chief Director, Occupational Health and Safety, Department of Labour, Pretoria

**UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

Ms Julie CARLTON, Head of Seafarer Safety and Health Branch, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

---

**Shipowner experts  
Experts des armateurs  
Expertos de los armadores**

Mr Armando BOCCARDO, Portuguese Shipowners' Association, Associação de Armadores da Marinha de Comercio (AAMC), Lisbon, Portugal

Mr Eddie PERKINS, Senior QHSE Manager, North Star Shipping, Aberdeen, United Kingdom

Captain Klaus Uwe RICKE, Master Mariner, Health, Safety & Quality Manager, Designated Person Ashore (DPA), Interorient Marine Services Ltd., Limassol, Cyprus

Ms Natalie SHAW, Director, Employment Affairs, International Chamber of Shipping, London, United Kingdom

Mr Tim SPRINGETT, Head, Employment and Legal, UK Chamber of Shipping, London, United Kingdom

Mr Michael Wengel-NIELSEN, Director Offshore Department, Danish Shipowners' Association, Copenhagen, Denmark

**Adviser Shipowners  
Conseillers techniques des armateurs  
Consejeros técnicos de los armadores**

Mr Cornelis BLONK, Secretary of Labour Affairs, Pelagic Freezer-Trawler Association, Rijswijk, Netherlands

Ms Sarah CERCHE, Manager Industry Employee Relations, Australian Shipowners Association, Victoria, Australia

**Seafarer experts  
Experts des gens de mer  
Expertos de la gente de mar**

Dr Teodosio F. ALCANTARA, Medical Director, MBA, FPPS, AMOSUP Seamen's Hospital Cebu, Associated Marine Officer's and Seamen's Union of the Philippines (PTGWO-ITF), Mandaue City, Philippines

Mr Severino ALMEIDA FILHO, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), Rio de Janeiro, Brazil

Mr Patrice CARON, Executive Vice-President, Seafarers International Union of Canada (SIU), Montreal, Canada

Mr Allan GRAVESON, Senior National Secretary, Nautilus International, London, United Kingdom

Mr Milind KANDALGAONKAR, Assistant Secretary, National Union of Seafarers of India (NUSI), Mumbai, India

Mr Hans SANDE, Managing Director, Norwegian Maritime Officers' Association (NMO), Oslo, Norway

**Adviser Seafarers  
Conseillers techniques des gens de mer  
Consejeros técnicos de la gente de mar**

Dr A. M. HAJWANE, Occupational Health Physician & Medical Adviser, The Maritime Union of India, Mumbai, India

Mr Rossen KARAVATCHEV, Senior Section Assistant, Seafarers, Fisheries and Inland Navigation International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom

Mr Igor KOVALCHUK, First Vice President, Seafarers Union of Russia (SUR), Moscow, Russian Federation

Dr Daniel SUZZONI, secrétaire général, Syndicat des officiers de la marine marchande (UGICT-CGT), Marseille, France

Mr Jon WHITLOW, Secretary, Seafarers, Fisheries and Inland Navigation, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom

Ms Dorotea ZEC, Department for International Affairs, Seafarer' Union of Croatia (SUC), Rijeka, Croatia

---

Governments participating as observers  
Gouvernements participant en qualité d'observateurs  
Gobiernos que participan en calidad de observadores

**ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA**

M. Tahar BELASSEL, chef de bureau, Direction de la marine marchande et des ports, ministère des Transports, Alger

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos*

Mr Abdelhamid RAHLA, Marine Support Manager, Hyproc Shipping Company, Oran

M<sup>me</sup> Fatiha RABEHI, sous-directrice Armement, chargée de la convention MLC, 2006, Entreprise nationale de transport maritime des voyageurs (ENMTV), Alger

**BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA**

M. Luc VAN HAMME, conseiller général, Direction générale du contrôle du bien-être au travail, Service public fédéral emploi, travail et concertation sociale, Bruxelles

**CAMBODIA CAMBODGE CAMBOYA**

Dr. Yi KANNITHA, Deputy Director, Department of Occupational Safety and Health, Ministry of Labour and Vocational Training (MLVT), Phnom Penh

**CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN**

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

M. Elie Longin Magloire BILOGUI, chef, Service des normes de la sécurité du travail, ministère du Travail et de la Sécurité sociale, Yaoundé

**CANADA CANADÁ**

Mr Bruno DUGUAY, Manager, Engineering, Certification and Maritime Occupational Health and Safety Transport Canada, Ontario

**CHINA CHINE CHINA**

Mr Tonglin GE, Director, Division of Seafarers, Maritime Safety Administration, Beijing

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos*

Mr Bin YAN, Director, State Administrative of Work Safety

Mr Yanpin HUANG, Director, Zhejiang Maritime Safety Administration

Ms Ping GUO, Professor, Attorney-at-Law, Dalian Maritime University, Dalian

**COLOMBIA COLOMBIE**

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos*

Sr. José A. GARCÍA QUINTERO, Jefe de la Oficina Jurídica, Dirección General Marítima, Autoridad Marítima Colombiana, DIMAR, Bogotá

---

Sra. Paula Carolina PÉREZ, Asesora, Dirección General Marítima, Autoridad Marítima Colombiana, Ministerio de Defensa Nacional

Sr. Julio CRISTANCHO, Asesor Marítimo, Dirección General Marítima, Autoridad Marítima Colombiana

**DENMARK DANEMARK DINAMARCA**

Mr Philippe BAUCHY, Special Adviser, Danish Maritime Authority, Valby

**FINLAND FINLANDE FINLANDIA**

Mr Harri HALME, Senior Safety Officer, Ministry of Social Affairs and Health, Department for Occupational Safety and Health

**FRANCE FRANCIA**

D<sup>r</sup> Thierry SAUVAGE, chef du Service de santé des gens de mer, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Direction des affaires maritimes, ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, La Défense

**GEORGIA GÉORGIE**

Mr Ivane ABASHIDZE, Chief Specialist, Legal Department, Maritime Transport Agency of Georgia  
Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, Batumi

**INDONESIA INDONÉSIE**

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos*

Mr Astono SUDI, Head of Section, Ministry of Manpower and Transmigration, Jakarta, Indonesia

Mr Victor VICTORYADO, Ministry of Manpower and Transmigration, Jakarta

**ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'  
IRÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL**

Mr Gholamhossein HOSSEINI, Head of Information and Exhibition Department (OSH), The Center of Research and Training for Occupational Safety and Health

**JAPAN JAPON JAPÓN**

Mr Tomohisa KIUCHI, Deputy Director, Maritime Bureau, Seafarers Policy Division, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Tokyo

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Captain Naoki SAITO, Manager, Certification Service Department, Tokyo

**REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA**

Mr Sangun CHOI, Labour Attache, Permanent Mission of the Republic of Korea, Geneva, Switzerland



---

**LATVIA LETTONIE LETONIA**

Mr Arturs OŠS, Head, Maritime Safety Inspectorate, Maritime Administration of Latvia, Riga,

**MADAGASCAR**

M. Jacques Ulrich ANDRIANTIANA, ministre des Transports et de la Météorologie, Antananarivo

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos*

M. Tsimiankina RANDRIANTRIMO, officier de la marine marchande, assistant du directeur de la régulation, Agence portuaire, maritime et fluviale, Antananarivo

D<sup>r</sup> Gisèle Rasendra RAKOTOVAO, chef du Service de la médecine du travail et d'appui aux organisations interentreprises, ministère de la Santé publique, Direction de la lutte contre les maladies non transmissibles, Antananarivo

M. Emi-Haulain KOLA, conseiller, Mission permanente de la République de Madagascar, Genève, Suisse

**MALAYSIA MALAISIE MALASIA**

Mr Roslan Bin BAHARI, Labour Attaché, Permanent Mission of Malaysia, Geneva, Switzerland

**MEXICO MEXIQUE MÉXICO**

Dr. Miguel Ángel PADILLA ACOSTA, Asuntos Económicos, Misión Permanente de México, Ginebra, Suiza

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Sr. Ricardo MARTÍNEZ SUÁREZ, Agregado Técnico de Puertos y Marina Mercante, Embajada de México en el Reino Unido, Londres

**NAMIBIA NAMIBIE**

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos*

Mr George TSHATUMBU, Deputy Director, Legal and International Maritime Matters, Ministry of Works and Transport of Namibia

Mr Theophilus KAMBERUKA, Marine Superintendent (Technical Services), Ministry of Fisheries and Marine Resources, Walvis Bay

Ms Peneyambeko Alina MUNKAWA, Deputy Director, Occupational Health and Safety, Ministry of Labour and Social Welfare, Windhoek

**NEW ZEALAND NOUVELLE-ZÉLANDE NUEVA ZELANDIA**

Ms Elizabeth BOLTON, Senior Policy Adviser, Maritime New Zealand, Wellington

**NIGERIA NIGÉRIA**

Mr Aniefiok Etim ESSAH, Labour Attaché, Permanent Mission of Nigeria, Geneva, Switzerland

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos*

Mr Pascal C. OBI, Principal Maritime Labour Officer, Nigeria Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA), Lagos

Mr Emeka Nnamandi EZEASOR, Assistant Chief Maritime Labour Officer, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA), Lagos

---

**OMAN OMAN OMÁN**

Mr Hilal Abdallah AL FALAHHI, Head Section of Occupational Health, Ministry of Manpower, Oman

**PANAMA PANAMÁ**

Dra. Magdalena CARRERA, Subdirectora General, Dirección General de la Gente de Mar, Autoridad Marítima de Panamá, Panamá

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos*

Lcda. Giovanna VILLAMONTE, Jefa, Sección de Trabajo Marítimo, Oficina de SEGUMAR, Dirección de Marina Mercante, Autoridad Marítima de Panamá, Panamá

Sr. Alejandro I. MENDOZA GANTES, Consejero, Misión Permanente de Panamá, Ginebra, Suiza

**PERU PÉROU PERÚ**

Sra. Sara ALVARADO SALAMANCA, Segunda Secretaria, Misión Permanente del Perú, Ginebra, Suiza

**POLAND POLOGNE POLONIA**

Ms Anna BIAŁKOWSKA, Head, International Co-operation Division, Maritime Office in Gdynia, Gdynia

**PORTUGAL**

Sra. Carlota LEITÃO CORREIA, Chefe de Divisão do Pessoal do Mar e Navegadores de Recreio, Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, Lisboa

**QATAR**

Mr Jassimm Sayar AL-MAAWDA, Third Secretary, Permanent Mission of Qatar, Geneva, Switzerland

**RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA**

Mr Dmitry TOLMACHEV, Deputy Head of Section, Health Protection Department, Ministry of Health, Moscow

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos*

Mr Stanislav STEPAKOV, Senior Adviser of the Section of International Cooperation, Legal and International Cooperation Department, Ministry of Labour and Social Protection, Moscow

Mr Sergey CHUKHANOV, Counsellor, Department of Labour Conditions Protection, Ministry of Labour and Social Security, Moscow

Mr Arsen BOGATYREV, Third Secretary/Legal Adviser, Permanent Mission of the Russian Federation, Geneva, Switzerland

Mr Alexander P. GOROBTSOV, Head of Maritime Academy, Captain, Professor, PhD, Admiral Makarov SUMIS, Institute Maritime Academy, St. Petersburg

Mr Yury SHCHERBAKOV, Permanent Mission of the Russian Federation, Geneva, Switzerland

---

**SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR**

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos*

Captain G. R. PRATHAP, Senior Marine Surveyor, Flag State Control, Shipping Division, Maritime and Port Authority of Singapore, Singapore

Mr Zi Wei Glendon GOH, Assistant Manager, Seafarers Management Department, Shipping Division, Maritime and Port Authority of Singapore, Singapore

**SPAIN ESPAGNE ESPAÑA**

Sr. Juan Ramón BRES, Inspector de Trabajo y Seguridad Social, Inspección de Trabajo y Seguridad Social de Cádiz, Cádiz

**TANZANIA, REPUBLIC OF TANZANIE, RÉPUBLIQUE-UNIE DE  
TANZANÍA, REPÚBLICA UNIDAD DE**

Ms Tumpe S. MWAIJANDE, Director of Maritime Safety and Environment, Ministry of Transport, Dar es Salaam

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

Mr Suleiman Khamis ALI, Director, Directorate of Occupational Safety and Health, The Revolutionary Government of Zanzibar, President's Office, Labour and Public Service, Shangani

**TUNISIA TUNISIE TÚNEZ**

M<sup>me</sup> Hajer El Fessi LABIDI, chef du Service formalités et inspection du travail maritime, Office de la marine marchande et des ports, La Goulette

*Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico*

M. Lotfi Ben FREDJ, directeur d'agence (ISG), Sousse, Société tunisienne d'acconage et de manutention, Sousse

**TURKEY TURQUIE TURQUÍA**

Mr Muhammet Kamil IŞIK, Occupational Health and Safety Assistant Expert, Naval Architecture and Marine Engineer, Ministry of Labour and Social Security, Directorate General of Occupational Health and Safety, Ankara

*Adviser/Conseillère technique/Consejero Técnico*

Ms Aslica GÜLER, Expert OHS, Ministry of Labour and Social Security

**UNITED STATES ETATS-UNIS  
ESTADOS UNIDOS**

Mr Stephen HUBCHEN, Attorney, Maritime and International Law Division, United States Coast Guard, Office of Maritime and International Law, Washington, D.C.

---

Representatives of the United Nations, specialized agencies  
and other official international organizations  
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées  
et d'autres organisations internationales officielles  
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados  
y de otras organizaciones internacionales oficiales

**European Union  
Union européenne  
Unión Europea**

Mr Marco FERRI, Minister Counsellor, Head of Section – Social and Health Issues

Permanent Delegation of the European Union, Geneva, Switzerland

Dr Francisco Jesús ÁLVAREZ HIDALGO, Deputy Head of Unit, Health, Safety and Hygiene at Work,  
Directorate-General Employment, Social Affairs and Inclusion, Luxembourg

Mr Matthew HEPPELSTON, Policy Officer, Unit for Health, Safety and Hygiene at Work, Directorate-General  
for Employment, Social Affairs and Inclusion, Luxembourg

Mr Andrea TOGNONI, Intern, Permanent Delegation of the European Union, Geneva, Switzerland

Representatives of non-governmental international organizations  
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales  
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

**International Association of Classification Societies (IACS)  
Association internationale des sociétés de classification  
Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación**

Mr Adam DUNIKOWSKI, Ship Division, Deputy Division Director for External Affairs, Gdarsk, Poland

Captain Giorgio DE SCIORA, Safety & ILO/MLC expert, Genova, Italy

**International Maritime Health Association (IMHA)  
Association internationale de médecine maritime  
Asociación Internacional de Medicina Marítima**

Dr Alf Magne HORNELAND, President, International Maritime Health Association, Antwerp, Belgium

Dr Tim CARTER, Professor, Norwegian Centre for Maritime Medicine, Haukeland University Hospital,  
Department of Occupational Medicine, Bergen, Norway

**International Organization of Employers (IOE)  
Organisation internationale des employeurs (OIE)  
Organización Internacional de Empleadores (OIE)**

M. Jean DEJARDIN, conseiller, Organisation internationale des employeurs (OIE), 26 chemin de Joinville,  
1216 Cointrin/Genève, tél.: +41 22 929 00 13, fax: +41 22 929 00 01, e-mail: dejardin@ioe-emp.org

**International Trade Union Confederation (ITUC)  
Confédération syndicale internationale (CSI)  
Confederación Sindical Internacional (CSI)**

Ms Esther BUSSER, Assistant Director, ITUC Geneva Office (ITUC-GO), Geneva, Switzerland