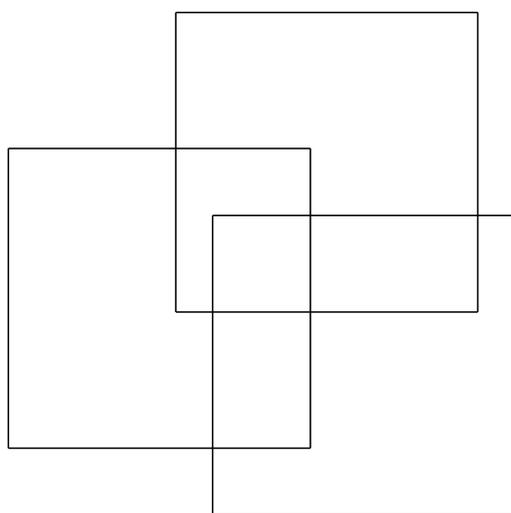




Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006 ¹



Département
des politiques
sectorielles

Département
des normes
internationales
du travail

Genève, 2014

¹ Ces directives seront soumises à la session de mars 2015 du Conseil d'administration de l'OIT pour examen.

MEMOSH/2014/6

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des activités sectorielles
Département des normes internationales du travail

**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**

Geneva, 2014

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Table des matières

	<i>Page</i>
1. Introduction.....	1
1.1. Objet des directives.....	1
1.2. L’action de l’OIT dans le secteur maritime	1
1.3. Sécurité et santé au travail (SST).....	2
1.4. Incitations économiques à appliquer les dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC, 2006	3
1.5. Comprendre les prescriptions de la MLC, 2006, en matière de sécurité et de santé au travail.....	4
1.6. Dispositions relatives à la mise en application	5
2. Comprendre les principes de sécurité et de santé au travail et leur application dans le secteur maritime.....	7
2.1. Définition des dangers et des risques.....	7
2.2. Evaluation des risques	7
2.3. Principes de prévention.....	9
2.4. Systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail	10
2.5. Amélioration continue	11
3. Responsabilités de l’autorité compétente de l’Etat du pavillon	12
3.1. Aperçu.....	12
3.2. Directives nationales relatives à la sécurité et à la santé au travail dans le secteur maritime	12
3.3. Politiques et programmes de sécurité et de santé au travail dans le secteur maritime.	13
3.3.1. Mise en œuvre	13
3.3.2. Teneur.....	14
3.3.3. Promotion	15
3.4. Coopération internationale.....	15
3.5. Révision périodique	16
3.6. Respect de la vie privée et protection des données personnelles des gens de mer	16
3.7. Traitement équitable des gens de mer.....	16
4. Responsabilités des armateurs et des gens de mer	18
4.1. Introduction.....	18
4.2. Responsabilités et obligations des armateurs.....	18
4.3. Responsabilités du capitaine.....	21
4.4. Responsabilités des gens de mer.....	22
5. Le comité de sécurité	24
5.1. Introduction.....	24
5.2. Mandat et objectif	24
5.3. Composition et responsabilités	25

5.4.	Réunions du comité de sécurité	27
5.5.	Délégué à la sécurité	27
5.6.	Officiers chargés de la sécurité	28
5.7.	Formation à l'intention des membres du comité de sécurité.....	29
6.	Risques encourus à bord des navires.....	31
6.1.	Introduction générale	31
6.2.	Exposition à des facteurs ambiants dangereux	31
6.2.1.	Bruit.....	31
6.2.2.	Vibrations	32
6.2.3.	Eclairage artificiel	33
6.2.4.	Rayonnement ultraviolet	34
6.2.5.	Rayonnement non ionisant	34
6.2.6.	Températures extrêmes.....	35
6.3.	Risques inhérents au travail à bord d'un navire.....	36
6.3.1.	Caractéristiques structurelles du navire, moyens d'accès et risques liés à l'amiante.....	36
6.3.2.	Le travail dans des espaces confinés	36
6.3.3.	Utilisation de l'équipement et des machines	36
6.3.4.	Mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous.....	38
6.3.5.	Cargaisons dangereuses et lest	38
6.4.	Santé mentale au travail.....	38
6.5.	Violence sur le lieu de travail	39
6.6.	Réponse aux urgences et aux accidents	39
6.7.	Autres types de risques	40
6.7.1.	Risques ergonomiques.....	40
6.7.2.	Risques biologiques.....	42
6.7.3.	Produits chimiques	44
6.7.4.	Tabagisme	46
6.7.5.	Abus de drogues et d'alcool, alcoolisme et toxicomanie	46
6.7.6.	Fatigue	47
7.	Déclaration des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles et enquêtes sur leurs causes.....	49
7.1.	Conditions générales.....	49
7.2.	Objectifs.....	50
7.3.	Déclaration des accidents du travail et des lésions professionnelles	50
7.4.	Enquêtes sur les accidents du travail et les lésions professionnelles	52
7.5.	Déclarations et enquêtes relatives aux maladies professionnelles	53
7.6.	Confidentialité des données	53

8.	Formation et instruction des gens de mer	54
8.1.	Conditions générales.....	54
8.2.	Familiariser les gens de mer avec la sécurité à bord.....	55
8.2.1	Nouvelles recrues et marins de retour	55
8.3.	Communiquer aux gens de mer les informations sur la sécurité et la santé au travail	56
9.	Catégories particulières de personnel.....	57
9.1.	Aperçu.....	57
9.2.	Gens de mer de moins de 18 ans	57
9.3.	Femmes marins	58
9.4.	Personnel de service temporaire	58

Annexes

I.	Note explicative sur les règles et le code de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)	59
II.	Dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)	61
III.	Tableau récapitulatif des documents du BIT relatifs à la norme A4.3	70

1. Introduction

1.1. Objet des directives

1. Les présentes directives ont pour objet d'aider les Etats à mettre en œuvre les dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006, de l'OIT (MLC, 2006). Elles visent à fournir aux Etats du pavillon des informations pratiques supplémentaires qu'ils devront refléter dans leur législation nationale et autres mesures d'application de la règle 4.3 et du code correspondant de la MLC, 2006, ainsi que d'autres dispositions pertinentes des règles 3.1 et 1.1. Il convient de souligner que ces directives sont destinées à apporter une aide pratique à tout gouvernement qui les jugera utiles. Dans tous les cas, la législation nationale et les accords collectifs pertinents ainsi que les autres mesures d'application de la MLC, 2006, applicables dans l'Etat du pavillon devront être considérés comme les règles qui font foi en la matière dans ledit Etat.

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

2. L'Organisation internationale du Travail (OIT) reconnaît que les gens de mer dont la vie professionnelle se passe en mer ont des besoins spéciaux et s'efforce de garantir des conditions de travail sûres et saines dans le secteur maritime depuis qu'elle a adopté, en 1920, sa toute première norme du travail dans le secteur maritime. Dans le cadre de l'action qu'elle mène dans le secteur maritime, l'OIT continue de réunir des représentants des gouvernements et des organisations d'armateurs et de gens de mer en vue de l'élaboration de normes et de politiques internationales qui visent à promouvoir des conditions de travail décentes pour tous les gens de mer et une concurrence équitable pour les armateurs.
3. Depuis la création de l'OIT, en 1919, plus de 40 conventions ont été adoptées et de nombreux autres instruments, recueils de directives pratiques et lignes directrices sur la sécurité et la santé au travail (SST) ont été élaborés. Certains de ces instruments, comme le Recueil de directives pratiques du BIT *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*¹, concernent un secteur spécifique. D'autres dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail figurent dans des instruments adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI).
4. La convention du travail maritime, 2006, de l'OIT (MLC, 2006) a été adoptée par la Conférence internationale du Travail (CIT) à sa 94^e session (maritime), en février 2006. La règle 4.3 (Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents) et le code correspondant (norme A4.3 et principe directeur B4.3) de cette convention visent à «faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail»². En outre, la convention contient diverses dispositions portant

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

² La note explicative sur les règles et le code de la convention du travail maritime, 2006, figure à l'annexe I. On trouvera à l'annexe II le texte intégral des articles III et IV ainsi que des règles 1.3, 3.1 et 4.3, de la norme A4.3 et de la directive B4.3, voir annexe III.

sur le lien entre la sécurité et la santé et le logement à bord (règle 3.1) et sur les gens de mer de moins de 18 ans (norme A1.1-Age minimum).

5. La MLC, 2006, s'applique à tous les gens de mer, qu'elle définit comme «les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique»³, y compris aux membres de l'équipage chargés de la navigation ou de l'exploitation du navire, ainsi qu'au personnel hôtelier et au personnel de cuisine et de table travaillant à bord⁴. Etant donné que les gens de mer vivent et travaillent sur des navires, les prescriptions en matière de SST sont à mettre en rapport avec d'autres dispositions de la convention, telles que les dispositions de la règle 3.1 et le code correspondant concernant le logement et les loisirs et les dispositions de la règle 1.1 et le code correspondant concernant l'âge minimum⁵.

1.3. Sécurité et santé au travail (SST)

6. La SST est généralement définie comme la science de l'anticipation, de l'identification, de l'évaluation et de la maîtrise des dangers apparaissant sur le lieu de travail ou découlant de celui-ci et susceptibles de nuire à la sécurité, à la santé et au bien-être des travailleurs⁶. Il s'agit notamment de promouvoir et de maintenir le plus haut degré de bien-être physique, mental et social dans toutes les professions. Les normes de sécurité et de santé au travail tiennent également compte de l'éventuel impact sur les communautés environnantes et sur l'environnement en général. Elles visent principalement à évaluer et à gérer les risques professionnels au moyen de l'application de mesures de prévention et de protection. Le sujet est complexe, car il couvre de nombreux domaines d'activité et concerne des normes qu'il est souvent nécessaire d'adapter à l'évolution des technologies et des travaux de recherche relatifs aux risques potentiels pouvant exister sur le lieu de travail pour la santé humaine.
7. Les préoccupations liées aux dangers au travail ont eu une incidence sur les méthodes contemporaines de promotion de mesures efficaces de SST. Selon l'étude d'ensemble menée en 2009 par le BIT sur la convention fondamentale (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981⁷, ces instruments montrent que, en matière de SST, l'idéal à atteindre serait la prévention absolue, ce qui suppose de déployer des efforts constants pour améliorer la protection des travailleurs.

³ MLC, 2006, art. II, paragr. 1 f).

⁴ Voir la résolution (n° VII) concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée lors de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail.

⁵ Voir annexe I.

⁶ BIT: *Etude d'ensemble relative à la convention (n° 155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, à la recommandation (n° 164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, et au protocole de 2002 relatif à la convention sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, Rapport III (Partie 1B), Conférence internationale du Travail, 98^e session, Genève, 2009 («Etude d'ensemble relative aux normes de l'OIT en matière de sécurité et de santé au travail»)*, http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/98thSession/ReportsubmittedtotheConference/WCMS_103485/lang--fr/index.htm.

⁷ *Ibid.*

-
8. Le milieu de travail du secteur maritime englobe les éléments physiques, ergonomiques, chimiques, biologiques, psychologiques et sociaux susceptibles de provoquer des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles. Les gens de mer sont confrontés à des conditions de travail difficiles, à l'isolement, à de longues journées de travail, à une organisation du travail rigide et à un niveau élevé de pression et de fatigue. Ils doivent également apprendre à communiquer au sein d'un équipage multinational⁸. Il convient de tenir compte des difficultés que soulève l'évolution structurelle de la composition des équipages, en particulier en ce qui concerne les membres de nationalités et de milieux culturels différents. Cet aspect devrait être pris en considération lors de la mise en place d'une culture de la sécurité à bord.
 9. L'abus d'alcool et de drogues, la violence, le harcèlement et les maladies infectieuses sont également des problèmes potentiels. Les normes internationales du travail, les lois nationales, les recueils de directives pratiques et les autres documents d'orientation spécialisés contiennent des informations sur les types de dangers auxquels les travailleurs peuvent être confrontés à bord des navires, ainsi que sur les mesures de prévention et de protection pertinentes contribuant à garantir aux gens de mer des conditions de travail et de vie aussi sûres et salubres que possible. Certaines expositions professionnelles sont diffuses et de faible intensité, et peuvent être à l'origine de certaines maladies pouvant se déclarer des années après la fin de l'exposition.
 10. Le secteur maritime est considéré comme relativement dangereux. Toutefois, vu la difficulté d'accès aux signalements d'accidents du travail et de lésions et maladies professionnelles dans les Etats du pavillon et leur fiabilité limitée, on manque de statistiques relatives à la SST dans ce secteur. A cela s'ajoutent d'importantes différences dans les méthodes de collecte des données, le médiocre enregistrement des signalements, une couverture limitée et l'insuffisance de données concernant l'ensemble des gens de mer. Malgré les prescriptions fixées par les conventions pertinentes de l'OIT en matière de présentation de rapports nationaux, il est très difficile de trouver des données statistiques complètes sur les accidents du travail et sur les lésions et maladies professionnelles.

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

11. Les gens de mer doivent être en bonne santé physique et mentale pour être productifs et pouvoir travailler en toute sécurité. En outre, compte tenu de la pénurie de gens de mer qualifiés que connaissent certains pays, de nombreux armateurs reconnaissent que l'amélioration de la sécurité à bord des navires représente un avantage concurrentiel et permet de retenir les gens de mer expérimentés et d'attirer de jeunes femmes et hommes dans le secteur maritime.
12. Selon les estimations du BIT, 6 300 personnes meurent chaque jour des suites d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle – ce qui représente plus de 2,3 millions de décès par an⁹. Le coût humain peut être considérable pour les familles des

⁸ On trouvera sur le site Web du Seafarers' International Research Centre (Centre de recherche international sur les gens de mer) des études concernant les différentes questions liées à la composition internationale des équipages de navires: http://www.sirc.cf.ac.uk/SIRC_free_online_reports.aspx.

⁹ BIT: *Estimating the economic costs of occupational injuries and illnesses in developing countries: Essential information for decision-makers*, Programme du BIT sur la sécurité et la santé au travail et

travailleurs et la collectivité, et le coût économique est estimé à 4 pour cent du produit intérieur brut (PIB) chaque année¹⁰. De nombreux éléments prouvent que, à long terme, les entreprises les plus prospères et les plus compétitives sont celles qui enregistrent les meilleurs résultats en matière de sécurité et de santé au travail et dont les employés sont en bonne santé.

13. Les mesures de SST ne devraient pas être vues comme un coût économique, mais comme un investissement en faveur de l'amélioration continue de la sécurité et de la santé au travail des gens de mer.

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

14. La MLC, 2006, est généralement considérée comme le «quatrième pilier» du régime réglementaire international visant à garantir un transport maritime qui complète les instruments clés de l'OMI, à savoir: la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle qu'amendée (Convention SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle qu'amendée (Convention STCW) et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée (Convention MARPOL). A l'heure de mettre en œuvre la MLC, 2006, il conviendrait de prendre en compte, outre les instruments de l'OIT existants, tous les instruments pertinents de l'OMI (comme le Code international de gestion de la sécurité (ISM)¹¹). Nombre de pays et d'organisations professionnelles ont également mis au point des systèmes élaborés de réglementation de la sécurité et de la santé au travail et des directives techniques qui font une place aux dispositions des instruments de l'OMI. Ces systèmes et directives constituent d'intéressants exemples de méthodes nationales de gestion de la SST à bord des navires¹².
15. La MLC, 2006, reflète l'engagement de longue date de l'OIT en faveur du droit de tous les travailleurs, y compris les gens de mer, à des conditions de travail et de vie décentes, sûres et salubres.

Encadré 1

MLC, 2006, article IV: Droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.
2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail équitables.
3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.
4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.
5. Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits

sur l'environnement, 2012, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_207690.pdf.

¹⁰ Chiffres tirés du document du BIT: *Sécurité et santé au travail*, <http://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/lang--fr/index.htm>.

¹¹ Organisation maritime internationale (OMI): Code international de gestion de la sécurité, 2010 (Code ISM), <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>.

¹² Voir les références énumérées à l'annexe II et les directives pertinentes de l'UE à l'annexe III.

sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de la convention, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.

16. Le manuel du BIT de 2006¹³ contient des suggestions sur les dispositions que les Etats Membres pourraient utiliser pour donner effet aux principales prescriptions légales de la MLC, 2006¹⁴. Toutefois, conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 de la règle 4.3, ce manuel prévoit que les gouvernements doivent, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, inclure des précisions dans des directives, des lois, des règlements et d'autres mesures portant sur les questions spécifiques figurant dans le code¹⁵. Les gouvernements jugeront peut-être utile d'examiner les prescriptions du formulaire de rapport de la MLC, 2006, préparé conformément à l'article 22 de la Constitution de l'OIT¹⁶. Enfin, les éléments d'orientation de l'OIT concernant les inspections menées par l'Etat du pavillon et par l'Etat du port au titre de la convention peuvent également être utiles pour appliquer la règle 4.3 et la norme A4.3¹⁷.

1.6. Dispositions relatives à la mise en application

17. Les prescriptions en matière de mise en application et de conformité figurent à l'article V et au titre 5 de la convention. La santé et la sécurité ainsi que la prévention des accidents font partie des points d'inspection énumérés à l'annexe A5-I de la convention. Les Etats du pavillon doivent inspecter les navires, que ce soit par l'intermédiaire d'inspecteurs gouvernementaux ou d'organismes habilités. Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui effectuent des voyages internationaux ou qui naviguent entre des ports étrangers ou proviennent de ports étrangers doivent avoir un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer la conformité continue des dispositions adoptées – lesquelles doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM) annexée au certificat –, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de

¹³ BIT: *Manuel: Eléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 – Modèle de dispositions nationales*, http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/monitoring-implementation-tools/WCMS_182322/lang--fr/index.htm.

¹⁴ Voir à l'annexe IV des extraits du modèle de dispositions nationales du BIT.

¹⁵ Voir à l'annexe V les instruments internationaux et les autres directives techniques en lien avec l'application des normes de sécurité et de santé au travail à bord des navires.

¹⁶ Voir http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/newsitem/wcms_145304.pdf.

¹⁷ Voir BIT: *Directives pour les inspections des Etats du pavillon au titre de la convention du travail maritime, 2006* (http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101788.pdf), en particulier le chapitre 3, et *Directives du BIT pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006* (http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/documents/publication/wcms_101787.pdf), en particulier le chapitre 4.

la législation nationale ou des règlements ou autres mesures d'application de la convention ¹⁸.

- 18.** La partie I de la DCTM doit être remplie par l'Etat du pavillon et fait référence aux prescriptions nationales pertinentes, y compris les dispositions nationales sur la santé et la sécurité ainsi que sur la prévention des accidents des gens de mer. La partie II de la DCTM documente les mesures que l'armateur a prises pour garantir la conformité permanente du navire avec les prescriptions de l'Etat du pavillon, la conduite des inspections et l'amélioration continue du navire.
- 19.** Comme indiqué précédemment, le BIT a également élaboré des directives concernant les inspections par l'Etat du pavillon et les contrôles par l'Etat du port au titre de la MLC, 2006. Les navires faisant escale dans les ports étrangers peuvent être inspectés par les autorités de contrôle de l'Etat du port aux fins du respect de la convention.
- 20.** Les navires des Etats qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006, ne doivent pas bénéficier d'un traitement plus favorable que ceux des pays qui l'ont ratifiée ¹⁹.

¹⁸ Voir la liste des domaines dans l'annexe A5-I de la MLC, 2006, lue conjointement avec le paragraphe 1 de la norme A5.1.3.

¹⁹ MLC, 2006, art. V, paragr. 7.

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

2.1. Définition des dangers et des risques

21. Le présent chapitre aide à comprendre les principes de SST et à évaluer et à gérer les risques professionnels par l'application de mesures de prévention et de protection.
22. Dans ce contexte, il convient de bien distinguer un «danger» d'un «risque»:
 - a) On entend par **danger** ce qui est intrinsèquement susceptible de causer des lésions corporelles ou des dommages ou de nuire à la santé des gens de mer. Le danger peut provenir de sources multiples, par exemple de propriétés intrinsèques, de situations données, d'une énergie potentielle, de l'environnement ou de facteurs humains.
 - b) On entend par **risque** la probabilité que des gens de mer subissent un préjudice ou des effets nocifs pour leur santé en cas d'exposition à un danger.
23. Le lien entre danger et risque dépend de la nature de l'exposition, notamment de sa durée et de son intensité, et de l'efficacité des mesures de contrôle. La réduction des dangers et des risques est le principe fondamental régissant la sécurité et la santé au travail. Dans tous les domaines de l'activité humaine, il convient de trouver un équilibre entre les avantages et les coûts de la prise de risques. Dans le cas de la SST, cet équilibre complexe est influencé par de nombreux facteurs tels que le progrès scientifique et technologique, l'évolution du milieu de travail et les tendances économiques.

2.2. Evaluation des risques

24. Les normes de sécurité et de santé au travail visent essentiellement à prévenir les accidents, les lésions et les maladies professionnelles au moyen de la gestion des dangers et des risques professionnels. Il convient de suivre les procédures d'identification des dangers et d'évaluation des risques afin de déterminer ce qui peut être nuisible aux gens de mer ainsi qu'aux biens et à l'environnement, notamment au milieu de travail, pour mettre au point et appliquer des mesures de prévention et de protection adéquates. La méthode générique d'évaluation des risques en cinq étapes figurant ci-après ¹ illustre le processus de gestion des risques. La collecte et l'analyse de données et statistiques fiables jouent un rôle déterminant dans l'évaluation efficace des risques.

¹ BIT: A 5 Step Guide: For employers, workers and their representatives on conducting workplace risk assessments, http://www.ilo.org/safework/info/publications/WCMS_232886/lang-en/index.htm (disponible en anglais seulement).

Encadré 2
Evaluation des risques en cinq étapes

- Etape 1. Identifier les dangers
- Etape 2. Identifier les personnes qui pourraient subir un dommage et de quelle façon
- Etape 3. Evaluer le risque – identifier et déterminer les mesures de contrôle des risques en matière de sécurité et de santé
- Etape 4. Noter par écrit la personne responsable de la mise en œuvre des mesures de contrôle des risques, les mesures dont il s'agit et l'échéancier
- Etape 5. Noter par écrit les conclusions, contrôler et passer en revue l'évaluation des risques et la mettre à jour si nécessaire

25. 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 le niveau de risque en tenant compte de la probabilité qu'un risque survienne et de la gravité des conséquences qu'il pourrait avoir. La procédure d'évaluation des risques devrait être assez souple pour être adaptée à toutes les activités menées à bord du navire, à des unités de travail spécifiques et aux ressources et compétences disponibles. Pour adopter des mesures de prévention et de protection efficaces, planifier et organiser le travail et réduire l'exposition aux dangers, il est indispensable d'évaluer les risques professionnels. Il faudrait contrôler l'évaluation des risques après chaque changement de méthode de travail, de procédure, de personnel ou d'armateur, afin de veiller à ce que les procédures de sécurité soient adaptées et respectées. Il est également nécessaire de contrôler l'évaluation des risques après avoir enquêté sur les accidents et les incidents ou après avoir analysé les situations dangereuses, afin d'améliorer les systèmes et les procédures et prévenir ainsi l'apparition de nouveaux problèmes.

Exemple d'une grille des risques

		Gravité potentielle ou conséquences d'un événement		
		Légerement grave	Modérément grave	Très grave
Probabilité (possibilité d'occurrence d'un événement)	Peu probable	Risque faible	Risque faible	Risque modéré
	Probable	Risque faible	Risque modéré	Risque élevé
	Très probable	Risque modéré	Risque élevé	Risque élevé

26. Il existe de nombreuses définitions de la «culture de la sécurité», qui peut néanmoins être perçue comme le produit des valeurs individuelles et collectives, des attitudes, des compétences et des schémas comportementaux déterminant la volonté de mettre en œuvre les programmes de santé et de sécurité au travail d'une organisation, ainsi que de la nature et de l'efficacité de ces programmes². La participation de tous les membres de l'équipe de travail à la procédure d'évaluation des risques en cinq étapes est indispensable à une bonne culture de la sécurité, puisqu'elle facilite et rend plus efficace la mise en œuvre, chacun s'appropriant son rôle propre en matière de sécurité et de santé, tout en se préoccupant de celles des autres. 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.

² Commission de la sécurité et de la santé du Royaume-Uni: *Third report: Organizing for safety*, ACSNI Study Group on Human Factors (Londres, HMSO, 1993).

2.3. Principes de prévention

27. A sa 91^e session (2003), la CIT a adopté la Stratégie globale en matière de SST, qui vise à promouvoir les normes en matière de SST de l'OIT³. Cette stratégie souligne la nécessité d'assurer une participation tripartite et de mener une action nationale pour adopter une approche préventive de la SST, condition essentielle à l'amélioration durable de la sécurité et de la santé au travail. De la même manière, la MLC, 2006, encourage l'application de mesures, de programmes, d'inspections et de systèmes de comptes rendus de prévention aux fins de la gestion de la SST à bord des navires⁴. Les principes de prévention devraient comprendre la lutte contre les risques à la source, l'adaptation du travail aux travailleurs, en particulier pour ce qui est de la conception des lieux de travail, et le remplacement des éléments dangereux par des éléments sans danger ou moins dangereux. La prévention devrait primer sur l'équipement de protection individuelle pour les gens de mer⁵. Les instruments adoptés depuis 1981 placent un fort accent sur le principe des mesures de prévention et prévoient que les équipements de protection individuelle sont une solution de dernier recours à adopter lorsque l'exposition aux risques ne peut être prévenue, limitée ou éliminée.
28. Les principes de prévention sont fondés sur les méthodes de prévention collectives plutôt qu'individuelles. La hiérarchie des mesures de gestion des risques est la suivante:
- 1) élimination;
 - 2) substitution;
 - 3) isolation ou maîtrise du risque à la source;
 - 4) contrôles techniques;
 - 5) adoption de mesures organisationnelles.
29. Les mesures de contrôle technique pourraient inclure l'automatisation, les systèmes clos, la ventilation, l'extraction locale et l'encapsulation du lieu de travail. Le choix des méthodes et des outils de travail a également une grande incidence sur le niveau d'exposition.
30. Les mesures organisationnelles pourraient comprendre: la séparation du lieu de travail des autres lieux de travail, l'entretien adéquat de l'équipement, la communication d'instructions spéciales et la limitation du temps de travail par tâche.

³ BIT: *Stratégie globale en matière de sécurité et de santé au travail*, Conclusions adoptées par la Conférence internationale du Travail à sa 91^e session, Genève, 2003, http://www.ilo.org/safework/info/policy-documents/WCMS_154861/lang--fr/index.htm.

⁴ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1.

⁵ MLC, 2006, principe directeur B4.3.1, paragr. 3. Cette hiérarchie dans la mise en œuvre des mesures préventives est au cœur des principes de sécurité et de santé au travail et figure dans un grand nombre de règles et de directives, notamment dans les *Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail* du BIT (ILO-OSH 2001) et dans la *Directive-cadre 89/391/CEE du 12 juin 1989 de l'Union européenne concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail*, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31989L0391&qid=1415958460710&from=EN>.

31. L'utilisation d'équipements de protection individuelle dépend de la réponse humaine. Ces derniers ne doivent être utilisés qu'en tant que mesure unique une fois que toutes les autres options auront été épuisées. Ils devraient être:

- évalués correctement avant utilisation afin de s'assurer qu'ils sont bien adaptés;
- entretenus et stockés convenablement;
- accompagnés d'instructions sur la façon de les utiliser en toute sécurité;
- utilisés correctement par les gens de mer.

L'autorité compétente devrait envisager d'établir des critères clairs aux fins des considérations qui devront être énoncées à propos de l'utilisation des équipements de protection individuelle.

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

32. Les systèmes de gestion de la SST peuvent offrir un moyen d'évaluer et d'améliorer la sécurité et la santé des gens de mer au moyen de la gestion des dangers et des risques au travail. Ils peuvent être fondés sur la méthode «Planifier-Développer-Contrôler-Ajuster» (PDCA), qui vise à assurer un suivi permanent de la performance ⁶.

- 1) **Planifier** signifie établir une politique de SST, comprenant l'attribution de ressources, la mise à disposition des compétences et l'organisation du système, l'identification des dangers et l'évaluation des risques.
- 2) **Développer** fait référence à la réalisation et à la mise en œuvre concrètes du programme de SST.
- 3) **Contrôler** signifie mesurer l'efficacité a priori et a posteriori du programme.
- 4) **Ajuster** clôture le cycle par un examen du système dans un contexte d'amélioration continue dans le but d'amorcer un nouveau cycle.

33. La méthode PDCA aide à mettre en œuvre les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail dans les organisations en aidant ces dernières à s'adapter à l'évolution des circonstances et à faire des progrès permanents en matière de sécurité. Les principes de cette méthode peuvent s'appliquer à la gestion de la SST, à l'attribution des responsabilités, à la démonstration des qualifications et des compétences et au respect des règles de sécurité à bord des navires. La documentation du BIT et les autres directives professionnelles contiennent des informations sur les procédures détaillées d'évaluation des risques.

34. Les principes et systèmes exposés plus haut s'appliquent à tous les lieux de travail. Les procédures d'évaluation des risques professionnels sont essentielles à la législation, à la réglementation et aux autres directives relatives à la SST, dont l'objectif final est d'assurer la sécurité et de préserver la santé des travailleurs. Pour garantir le renforcement permanent

⁶ Méthode également appelée «roue de Deming». BIT: *Systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail: un outil pour une amélioration continue*, 2011, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/publication/wcms_154126.pdf.

de la sécurité, l'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs élaborent des systèmes de gestion de la SST et des procédures d'évaluation des risques afin d'offrir aux gens de mer employés à bord de leurs navires un milieu de travail sûr⁷.

- 35.** Le Code ISM prévoit la gestion de la sécurité à bord des navires auxquels il s'applique. Il est possible que les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail ne couvrent pas à eux seuls tous les aspects de la sécurité et de la santé des gens de mer, comme le prévoit la MLC, 2006, par exemple en ce qui concerne la prévention des maladies. Cependant, un armateur peut élaborer un système qui réponde à ce besoin, en évitant de faire double emploi.

2.5 Amélioration continue

- 36.** Pour faciliter l'amélioration continue des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail concernant l'évaluation des risques et les mesures de prévention, l'autorité compétente et l'armateur devraient tenir compte de l'évolution technologique et de la recherche dans le domaine maritime. Ceci est nécessaire pour leur permettre de continuer d'offrir un milieu de travail sûr aux gens de mer employés à bord des navires battant leur pavillon. Toute évaluation des risques devrait être actualisée après chaque changement d'emploi, de méthode de travail et de procédure, etc., jouant un rôle important pour la sécurité et la santé au travail à bord des navires. L'amélioration continue nécessite également des contrôles réguliers de l'évaluation des risques liés aux emplois à bord ou en cas d'accident, d'incident ou de situation dangereuse.

⁷ Le paragraphe 2 de la norme A4.3 de la MLC, 2006, a trait, entre autres questions, à la prise en compte des instruments internationaux relatifs à la protection de la sécurité et de la santé en général, ainsi qu'aux risques particuliers.

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

3.1. Aperçu

37. Cette section des présentes directives a pour objet d'aider les Etats du pavillon à préparer un résumé de leurs responsabilités, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des dispositions SST de la MLC, 2006. Dans tous les cas, le cadre juridique d'un pays qui régit la mise en œuvre de la MLC, 2006, et la convention même demeurent les principales sources d'informations et d'indications sur les responsabilités spécifiques de l'Etat du pavillon (ou des autorités compétentes).

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

- a) veiller à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent son pavillon bénéficient d'une protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et salubre ¹;
- b) élaborer et promulguer des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon ², après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime;
- c) adopter une législation et d'autres mesures et fixer des normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires battant son pavillon ³, qui couvrent les sujets énumérés au paragraphe 1 de la norme A4.3 dont le texte est reproduit à l'annexe II.

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

39. Conformément au paragraphe 2 de la règle 4.3, «Tout Membre, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime, élabore et promulgue des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon.»

40. Les armateurs et les gens de mer, ainsi que leurs représentants et les autres organismes intéressés, devraient pouvoir jouer un rôle actif dans les consultations ⁴. Si ces processus

¹ MLC, 2006, règle 4.3, paragr. 1.

² MLC, 2006, règle 4.3, paragr. 2.

³ MLC, 2006, règle 4.3, paragr. 3.

⁴ MLC, 2006, principe directeur B4.3.7, paragr. 2.

ou comités n'existent pas déjà, il convient de suivre la procédure citée à l'article VII de la convention. L'examen tripartite des politiques et de la législation permet de garantir la prise en compte des intérêts et des préoccupations des armateurs et des gens de mer dans les programmes de sécurité et de santé au travail dans le secteur maritime.

41. Les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer devraient également promouvoir l'application des directives nationales relatives à la gestion de la SST à bord des navires, par exemple:
- a) en organisant des séances d'information;
 - b) en élaborant des directives relatives à la sécurité à bord des navires;
 - c) en procédant à une évaluation systématique des risques;
 - d) en créant des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la protection de la sécurité et de la santé au travail et de la prévention des accidents, ou des groupes de travail ad hoc;
 - e) en mettant en place, à bord des navires, des comités de sécurité comprenant des représentants des gens de mer.
42. Le paragraphe 2 du principe directeur B4.3.1 fournit une liste des points qui devraient être abordés dans les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail. Le chapitre 6 comporte des informations sur ces points.
43. L'autorité compétente peut soit élaborer elle-même des directives nationales, soit confier cette tâche à d'autres organisations dûment reconnues, à des services de médecine du travail ou à des firmes de consultants. Dans tous les cas, c'est elle qui doit veiller à ce que des directives nationales soient mises au point.

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

3.3.1. Mise en œuvre

44. La MLC, 2006, prévoit que chaque Membre doit adopter des lois, des règlements et d'autres mesures appropriées pour mettre en œuvre de manière effective et promouvoir les politiques et les programmes de sécurité et de santé au travail⁵. Il faudrait notamment évaluer les risques et dispenser une formation et donner des instructions aux gens de mer⁶. Ainsi, des programmes de prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles devraient être mis en œuvre à bord des navires⁷.
45. Il est possible qu'il faille compléter ou adapter les politiques, programmes et lois existants pour les rendre conformes aux dispositions de la MLC, 2006. Il est possible aussi que certains programmes, politiques et normes juridiques fassent double emploi avec les dispositions des conventions de l'OMI.

⁵ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 a).

⁶ *Ibid.*

⁷ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 c); principe directeur B4.3.7.

3.3.2. Teneur

46. Les lois et réglementations nationales ou autres mesures relatives à la sécurité et à la santé au travail dans le secteur maritime devraient s'appliquer à tous les marins se trouvant à bord des navires qui battent le pavillon de l'Etat et couvrir tous les aspects de la sécurité et de la santé des gens de mer. Les mesures visant à mettre en place un système de signalement des accidents, des lésions et des maladies devraient également préciser qui devrait établir les signalements (l'armateur, le médecin, autre personnel médical).
47. Les lois et réglementations nationales ou autres mesures devraient garantir que:
- a) l'environnement de travail, de vie et de formation à bord est sûr, salubre et conforme aux lois et aux autres mesures nationales relatives à la protection de la santé et de la sécurité au travail et à la prévention des accidents à bord des navires ⁸;
 - b) des précautions raisonnables sont prises à bord afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, notamment des mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires ⁹;
 - c) les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires visent l'amélioration continue de la prévention et accordent une attention particulière à la sécurité et à la santé des gens de mer de moins de 18 ans ¹⁰;
 - d) les mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, comprennent le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, ainsi que l'utilisation de l'équipement de protection individuelle ¹¹;
 - e) un comité de sécurité comportant au moins cinq marins et au sein duquel les gens de mer sont représentés est mis en place sur les navires ¹²;
 - f) des mécanismes d'inspection, de signalement et de correction des situations dangereuses et d'enquête et de signalement concernant les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles à bord sont mis en place et que des statistiques sont tenues, analysées et publiées ¹³;

⁸ MLC, 2006, règle 4.3, paragr. 1.

⁹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 b) et 2 a).

¹⁰ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 c) et 2 b); principes directeurs B4.3.7 et B4.3.8.

¹¹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 c).

¹² MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 d).

¹³ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 5; principes directeurs B4.3.5 et B4.3.6.

-
- g) les armateurs procèdent à une évaluation des risques aux fins de la gestion de la sécurité et de la santé au travail en tenant compte des données statistiques pertinentes¹⁴;
 - h) les gens de mer reçoivent une formation et des instructions, ainsi que des informations sur la santé et la sécurité au travail dans le secteur maritime¹⁵.

3.3.3. Promotion

- 48. Il faudrait entreprendre des recherches pour identifier les tendances et recenser les dangers et établir une base pour l'adoption de mesures visant à promouvoir la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles¹⁶. La publication des résultats de ces recherches et la diffusion des connaissances relatives aux tendances et dangers nouveaux sont des moyens de promouvoir les politiques et programmes nationaux. Un autre moyen consiste à publier les statistiques relatives aux accidents du travail et aux lésions et aux maladies professionnelles, ainsi que les bonnes pratiques et les enseignements tirés¹⁷.
- 49. Les organisations d'armateurs et de gens de mer devraient promouvoir activement les initiatives relatives à la sécurité et à la santé.

3.4. Coopération internationale

- 50. Les Membres devraient s'efforcer de coopérer sur le plan international afin d'harmoniser les actions de promotion de la protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents¹⁸. Lorsqu'ils élaborent les programmes de promotion de la SST dans le secteur maritime, il conviendrait qu'ils consultent aussi les recueils de directives pratiques pertinents du BIT et les normes établies par d'autres organisations internationales.
- 51. L'OIT, l'OMI et l'OMS ont élaboré des normes visant à aider les Etats Membres à promouvoir la sécurité et la santé dans le secteur maritime. Parmi les exemples de ces normes communes, figurent les *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer* et le *Guide médical international de bord*, troisième édition. En outre, le BIT a organisé plusieurs réunions d'experts provenant d'Etats Membres et d'organisations internationales en vue d'élaborer des directives applicables au secteur maritime, en particulier le Recueil de Directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*. En outre, le BIT a coopéré avec des Etats Membres à la mise au point de normes techniques et de recommandations universellement applicables, parmi lesquelles le Recueil de directives pratiques: *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail* et les directives pour le secteur des transports: *Utilisation du Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le monde du travail*.

¹⁴ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 a) et 8.

¹⁵ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 a); principes directeurs B4.3.9 et B4.3.10.

¹⁶ MLC, 2006, principe directeur B4.3.7.

¹⁷ MLC, 2006, principe directeur B4.3.5; voir chapitre 8 – Déclarations et enquêtes relatives aux accidents du travail, aux lésions et aux maladies professionnelles.

¹⁸ MLC, 2006, principe directeur B4.3.11.

3.5. Révision périodique

52. Les politiques, programmes, normes juridiques et autres mesures de portée nationale concernant la gestion de la SST devraient être régulièrement révisés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, à la lumière des travaux de recherche, des faits nouveaux et des nouvelles technologies afin de faciliter l'amélioration continue et de trouver de nouveaux moyens d'appliquer les normes¹⁹ consacrées par la convention²⁰.
53. Compte tenu des progrès technologiques rapides et de l'apparition de nouvelles méthodes de travail, il faudrait régulièrement revoir les systèmes de réglementation pour faire en sorte que les politiques et les programmes de sécurité et de santé au travail dans le secteur maritime restent d'actualité²¹.
54. Il faudrait s'attaquer aux problèmes recensés dans le cadre de la révision des politiques, des programmes, des normes juridiques et des autres mesures. Les faits nouveaux et les nouvelles technologies devraient être pris en compte au moment de déterminer les objectifs et d'élaborer des méthodes permettant de les atteindre. L'amélioration continue des systèmes et des compétences devrait faire partie intégrante de toute politique ou programme de promotion de la SST.

3.6. Respect de la vie privée et protection des données personnelles des gens de mer

55. Conformément à la MLC, 2006, l'autorité compétente doit veiller à ce que les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail respectent le caractère confidentiel des données personnelles des gens de mer, telles que les données médicales, dans le respect de la législation, de la réglementation, des conditions et de la pratique nationales, et à ce qu'elles soient conformes à la convention²². Elle devrait également tenir compte des directives pertinentes de l'OIT²³.

3.7. Traitement équitable des gens de mer

56. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les gens de mer aient droit à une protection contre la contrainte et l'intimidation provenant de quelque source que ce soit pendant et après toute enquête maritime. L'enquête maritime ne devrait pas porter préjudice aux gens de mer eu égard aux questions de rapatriement, de logement, d'entretien, de paiement du salaire et des prestations et de soins médicaux; ces prestations doivent être fournies

¹⁹ L'OMI a adopté un concept similaire: <http://www.imo.org/OurWork/Safety/SafetyTopics/Pages/Goal-BasedStandards.aspx>.

²⁰ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 3; principe directeur B4.3.7, paragr. 1.

²¹ MLC, 2006, principes directeurs B4.3.7 et B4.3.11.

²² MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 6.

²³ BIT: *Enregistrement et déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles*: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normative_instrument/wcms_112628.pdf.

gratuitement par l'armateur, l'Etat du pavillon qui a ordonné l'enquête ou un Etat du pavillon compétent²⁴.

- 57.** Lorsqu'un marin porte plainte en vertu des dispositions des normes A5.1.5 et A5.2.2 pour toute question relative à la sécurité et à la santé, il ne devrait pas faire l'objet de victimisation en raison de sa plainte.
- 58.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que les gens de mer nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité soient protégés contre le licenciement ou d'autres mesures préjudiciables pour s'être acquittés de leurs fonctions.

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

4. Responsabilités des armateurs et des gens de mer

4.1. Introduction

59. Le paragraphe 2 b) de la norme A4.3 de la MLC, 2006, prévoit que les lois et la réglementation nationales et autres mesures d'application des dispositions de la MLC, 2006, relatives à la santé et à la sécurité doivent «indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et de santé au travail, une attention particulière étant accordée à la sécurité et à la santé des gens de mer de moins de 18 ans». Le Code ISM prévoit également que l'armateur devrait mettre en place des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail et mettre au point de bonnes pratiques de gestion de la sécurité.

4.2. Responsabilités et obligations des armateurs

60. 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.

61. L'instauration d'une culture de la sécurité reposant sur des niveaux élevés de sécurité et de santé à bord exige des efforts de planification et d'organisation, ainsi que la coopération et l'appui des responsables et des gens de mer.

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

- a) consultent les gens de mer et, s'il y a lieu, les organisations représentatives des gens de mer, au sujet de l'élaboration et de la mise en œuvre de politiques relatives à la SST;
- b) mettent en œuvre des politiques et des programmes relatifs à la sécurité et à la santé des gens de mer qui soient adéquats et conformes aux normes internationales et à la législation et à la réglementation nationales, et mettent en place des systèmes d'amélioration continue, en tenant compte des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires;
- c) mettent en place un comité de sécurité conformément aux prescriptions de l'autorité compétente;
- d) mettent en place des systèmes permettant de mener des enquêtes à bord sur les accidents du travail, les lésions et, s'il y a lieu, les maladies professionnelles, et de présenter des rapports à l'autorité compétente ¹;
- e) fournissent gratuitement aux gens de mer des logements et des services récréatifs qui, conformément à la règle 3.1 et à la norme A3.1, soient sûrs et propres à protéger la santé et à assurer le bien-être des gens de mer et soumis à des inspections visant à

¹ Code ISM, section 9.

assurer le respect initial et permanent des normes minimales, notamment de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code de la MLC, 2006.

63. Les orientations fournies aux armateurs au sujet de la mise en œuvre des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail peuvent porter sur les points suivants:

- a) veiller à ce que la conception des lieux de travail à bord des navires tienne compte des principes de prévention et des progrès techniques réalisés dans le secteur et soit conforme à la législation, à la réglementation, aux normes et aux recueils de directives pratiques internationaux et nationaux applicables;
- b) veiller à ce que les membres du comité de sécurité:
 - i) reçoivent des informations et aient la possibilité de faire des propositions concernant les questions de sécurité et de santé;
 - ii) aient accès aux listes et descriptions obligatoires des événements figurant dans les rapports sur les accidents et incidents du travail et les maladies professionnelles à bord des navires, ainsi qu'à tous les rapports du navire pertinents;
 - iii) aient accès aux informations relatives aux dangers avérés ou potentiels dont l'armateur et le capitaine ont connaissance, ainsi qu'à toutes les publications pertinentes de l'OMI, du BIT et des autres organisations internationales;
 - iv) disposent d'un délai raisonnable pour s'acquitter de leurs devoirs en matière de sécurité;
 - v) puissent acquérir des connaissances ou suivre des formations concernant les questions de sécurité et de santé pendant leurs heures de travail;
 - vi) soient consultés au sujet de la planification et de l'évolution du travail à bord et de l'introduction de nouvelles technologies pouvant avoir des conséquences en matière de sécurité et de santé, notamment s'agissant du choix de l'équipement, de l'équipement de protection individuelle et des aides techniques;
 - vii) ne fassent pas l'objet de licenciement ou d'autres mesures préjudiciables pour s'être acquittés de leurs fonctions;
 - viii) reçoivent l'appui, les ressources, les qualifications et les compétences nécessaires pour mener des enquêtes sur les accidents et incidents en matière de SST survenus à bord des navires;
- c) veiller à ce que les ressources nécessaires soient mises à disposition pour assurer des conditions de travail sûres et salubres à bord. L'armateur devrait prendre en charge toutes les dépenses découlant du mandat du comité de sécurité, y compris le remboursement des frais engagés et des salaires non perçus par les membres devant participer aux cours sur la sécurité et la santé au travail;
- d) donner des informations adéquates sur les questions de SST sur les navires à bord desquels se trouvent moins de cinq marins, et envisager la mise en place d'un comité de sécurité à bord de ces navires pour autant qu'au moins cinq personnes y travaillent;
- e) diffuser les conclusions des rapports d'enquête sur les navires de leur flotte pour éviter que les problèmes ne se reproduisent;

-
- f) donner aux gens de mer des informations et des instructions et leur dispenser des formations adéquates concernant les dangers en matière de sécurité et de santé au travail et les mesures de prévention et de protection liées aux procédés de travail d'une manière et dans un langage facilement compréhensibles;
 - g) veiller à ce que les capitaines et tous les gens de mer soient pleinement conscients des responsabilités qu'ils ont à bord et qui pourraient avoir des conséquences en matière de sécurité et de santé au travail;
 - h) mettre en place dans chaque navire l'équipement, les outils, les manuels et les informations nécessaires pour que toutes les activités soient menées de manière à atténuer, dans la mesure nécessaire, les incidences néfastes sur la sécurité et la santé des gens de mer au travail; fournir un équipement de protection individuelle adapté² et d'autres équipements de protection à leurs marins³; et exiger des gens de mer qu'ils les utilisent correctement et qu'ils respectent et observent les mesures de prévention des accidents et de sécurité et les mesures de protection de la santé;
 - i) organiser et planifier toutes les activités en tenant compte de la taille de l'équipage, de la durée prévue de la période de travail et des conditions qui règnent à bord, de manière à prévenir les risques d'accident ou de lésion, et à:
 - i) prévenir les dangers pouvant exister à bord des navires;
 - ii) éviter, au cours du travail, les positions et mouvements qui entraînent une fatigue excessive ou inutile;
 - iii) garantir que les matériels, les produits et les méthodes de travail sont utilisés en toute sécurité et n'exposent les gens de mer à aucun risque en matière de sécurité et de santé, que ce soit à court ou à long terme⁴;
 - iv) garantir une charge de travail tolérable et des heures de travail raisonnables, notamment des périodes de repos raisonnables pendant les heures de travail⁵, la fatigue⁶ devant être considérée comme une source potentielle de danger;
 - j) veiller à ce que seules les machines munies de dispositifs de protection appropriés soient utilisées⁷.

64. La circulaire 3 de l'OMI MSC/MEPC.2 du 5 juin 2006 fournit des indications sur les éléments de base d'un programme de sécurité et de santé au travail à bord des navires.

² CEE-ONU: *Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)*.

³ MLC, 2006, principe directeur B4.3.4.

⁴ Voir chapitre 6.

⁵ MLC, 2006, règle 2.3.

⁶ MLC, 2006, principe directeur B4.3.1, paragr. 2 et 3.

⁷ Le Principe directeur B3.3.4, paragr. 2, de la MLC, 2006, se réfère aux articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, ainsi qu'aux dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963.

-
65. Les armateurs devraient reconnaître le lien qui existe entre la sécurité à bord du navire et les conditions décentes de travail et de vie, notamment pour ce qui est de la bonne gestion et de la bonne communication entre le navire et la terre, des périodes de repos raisonnables, ainsi que d'un logement et d'une nutrition convenables.
66. Les armateurs devraient mettre en place un système permettant de signaler et d'analyser les incidents et les situations dangereuses et partager les connaissances acquises au sein de la compagnie selon qu'il convient. Ils devraient aussi encourager les gens de mer à signaler toutes les conditions ou activités dangereuses et insalubres⁸.

4.3. Responsabilités du capitaine

67. Le capitaine du navire doit veiller à ce que:

- a) la politique et le programme de sécurité et de santé au travail de l'armateur soient mis en œuvre à bord du navire et clairement communiqués à tout l'équipage⁹;
- b) une culture de la sécurité positive règne à bord du navire, notamment en faisant en sorte que des précautions raisonnables soient prises et que la sécurité soit constamment renforcée afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et les maladies professionnelles à bord des navires;
- c) les gens de mer soient encouragés à participer activement à la mise en place de conditions de travail sûres et salubres et aux évaluations des risques et à donner leur avis à cet égard sans craindre d'être licenciés ou de faire l'objet d'autres mesures préjudiciables;
- d) les travaux soient planifiés, menés et supervisés de manière à réduire le risque d'accident, de lésion ou de maladie;
- e) les gens de mer se voient uniquement confier des tâches dont ils peuvent s'acquitter compte tenu de leur âge, de leur état de santé et de leurs compétences¹⁰, et à ce qu'aucune personne âgée de moins de 18 ans ne doive exercer des fonctions inappropriées¹¹;
- f) des informations et des instructions appropriées soient communiquées d'une manière claire et facilement compréhensible, dans une ou plusieurs langues comprises par tous les membres de l'équipage¹²;
- g) l'équipement de sécurité, y compris tous les équipements d'urgence et de protection, soit convenablement entretenu et rangé;

⁸ Code ISM – Section 9; OMI: *Guidance on near-miss reporting*, MSC-MEPC.7/Circ.7, 10 oct. 2008, <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/MSC%20MEPC.7-circ.7.pdf> (en anglais seulement).

⁹ Code ISM.

¹⁰ Voir chapitre 9 du présent document: Catégories particulières de personnel.

¹¹ *Ibid.*

¹² MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 7.

-
- h) tous les exercices et rassemblements réglementaires soient menés de manière réaliste, efficace et consciencieuse, selon le calendrier fixé et dans le respect des règles et règlements applicables;
 - i) l'équipage participe à des exercices et à des formations aux procédures d'urgence, ainsi qu'à une formation à l'utilisation de l'équipement spécial d'urgence de manière régulière;
 - j) les manuels d'exploitation, les plans du navire, les lois et règlements nationaux et les procédures de sécurité, entre autres, soient accessibles aux gens de mer qui en ont besoin pour travailler en toute sécurité;
 - k) un ou plusieurs délégué(s) à la sécurité soi(ent) nommé(s) ou élu(s), et à ce que le comité de sécurité tienne des réunions régulières sur les navires à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus. Si la mise en place de ce comité n'est pas exigée, les informations relatives à la sécurité et à la santé devraient être communiquées par d'autres moyens;
 - l) tous les gens de mer se trouvant à bord et l'armateur soient informés de la composition du comité de sécurité, et à ce que les membres de ce dernier aient les compétences requises pour s'acquitter de leurs fonctions¹³;
 - m) le comité de sécurité soit informé des avis publiés par l'autorité compétente et par l'armateur au sujet de la sécurité et de la santé des gens de mer;
 - n) tous les accidents, incidents, situations dangereuses, lésions et maladies fassent l'objet d'une enquête et soient enregistrés et signalés conformément aux lois et réglementations nationales et aux procédures des armateurs¹⁴.

68. Le capitaine peut désigner une personne pour assumer la responsabilité particulière de la mise en œuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail¹⁵.

4.4. Responsabilités des gens de mer

69. Les gens de mer devraient:

- a) participer activement à la promotion d'une culture de la sécurité et donner leur point de vue sur les conditions de travail sûres et salubres et l'évaluation des risques;
- b) coopérer avec le capitaine et l'armateur pour mettre en œuvre les politiques et les autres mesures de sécurité et de santé au travail prescrites;
- c) participer à des réunions sur la sécurité et la santé au travail et faire tout leur possible pour préserver leur sécurité et leur santé, ainsi que celles des autres personnes se trouvant à bord du navire;

¹³ Voir chapitre 5.

¹⁴ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 2^e édition, 1996.

¹⁵ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 c).

-
- d) faire un usage correct des principes de prévention et utiliser l'équipement et les vêtements de protection individuelle disponibles, conformément aux instructions ou, à défaut, si les circonstances l'imposent ¹⁶;
 - e) n'utiliser que les machines munies de dispositifs de protection appropriés et ne pas désactiver ces dispositifs ¹⁷;
 - f) signaler immédiatement à leur supérieur hiérarchique direct toute situation qui peut présenter un risque et qu'ils ne peuvent corriger eux-mêmes;
 - g) avoir le droit de se retirer d'une situation ou d'une opération dont ils ont un motif raisonnable de penser qu'elle présente un péril imminent et grave pour leur vie ou leur santé ¹⁸. Dans de telles circonstances, c'est tout d'abord leur supérieur hiérarchique qui devrait être informé du danger sur le champ;
 - h) communiquer efficacement au sujet des risques pour la sécurité, vérifier que les instructions ont été comprises et offrir la possibilité de demander des éclaircissements.
- 70.** Sauf en cas d'urgence, les gens de mer, à moins qu'ils ne soient dûment mandatés, ne devraient pas toucher, retirer ou déplacer les dispositifs de sécurité ou les autres équipements et appareils fournis pour leur protection ou pour la protection des tiers, ni gêner la mise en œuvre des méthodes ou procédures adoptées pour prévenir les accidents, les lésions et les maladies.

¹⁶ MLC, 2006, principe directeur B4.3.4, paragr. 1.

¹⁷ Le paragraphe 2 du principe directeur B4.3.4 de la MLC, 2006, fait référence aux articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et aux dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963.

¹⁸ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 2^e édition, 1996, paragr. 2.5.2.

5. Le comité de sécurité

5.1. Introduction

71. La norme A4.3, paragraphe 2 *d*), prévoit l'établissement d'un comité de sécurité et la nomination ou l'élection d'un délégué à la sécurité sur les navires à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus ¹.

5.2. Mandat et objectif

72. Le mandat et l'objectif du comité de sécurité sont de s'assurer que le capitaine et les gens de mer, à tous les niveaux et dans tous les services à bord des navires, œuvrent ensemble à l'amélioration et à la promotion de la sécurité et de la santé ² et à la résolution des problèmes qui surviennent dans l'environnement de travail du navire. Les efforts de collaboration entre l'armateur et les gens de mer devraient faciliter la mise en œuvre des politiques et programmes de l'armateur en matière de sécurité et de santé au travail.

73. Les fonctions du comité de sécurité peuvent être les suivantes, sans que celles-ci soient limitatives:

- a) collaborer avec le capitaine et l'armateur pour mettre en œuvre la politique et le programme de sécurité et de santé au travail. Le comité devrait donner aux gens de mer un moyen d'expression publique leur permettant d'influer sur les questions de sécurité et de santé au travail ³;
- b) prendre part à la planification, la gestion et la coordination des conditions de travail à bord sûres et salubres. Le comité devrait prendre toutes les mesures préventives nécessaires pour garantir la sécurité et la santé au travail des gens de mer, y compris leur bien-être mental, et fournir des avis visant à résoudre les problèmes de sécurité et de santé;
- c) prendre part à l'enquête lorsque des accidents du travail ou des lésions ou maladies professionnelles surviennent, ainsi qu'au recensement et à l'analyse de ces situations;
- d) proposer la mise en œuvre des mesures visant à prévenir toute récurrence et y prendre part, en consultation avec le capitaine;
- e) tenir à jour les dispositions concernant la sécurité et la santé au travail des gens de mer;
- f) contribuer à la définition de principes relatifs à une formation et à des instructions nécessaires et appropriées en ce qui concerne les conditions de travail à bord;

¹ Y compris le capitaine du navire.

² «La santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité» (Préambule à la Constitution de l'Organisation mondiale de la santé).

³ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 2^e édition, 1996.

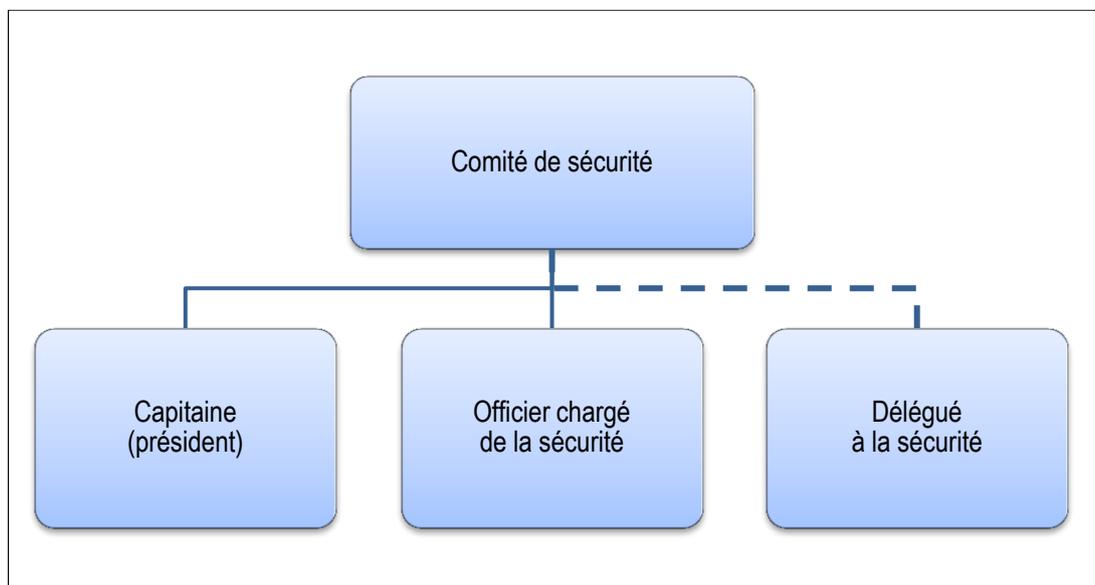
- g) contrôler constamment le respect des procédures de sécurité;
- h) coopérer avec tout service de médecine du travail compétent;
- i) présenter des observations et des recommandations à l'armateur au nom de l'équipage;
- j) discuter des mesures à prendre en ce qui concerne toute question de sécurité et de santé au travail touchant l'équipage, prendre ces mesures et évaluer l'équipement de protection et de sécurité, y compris l'équipement de sauvetage.

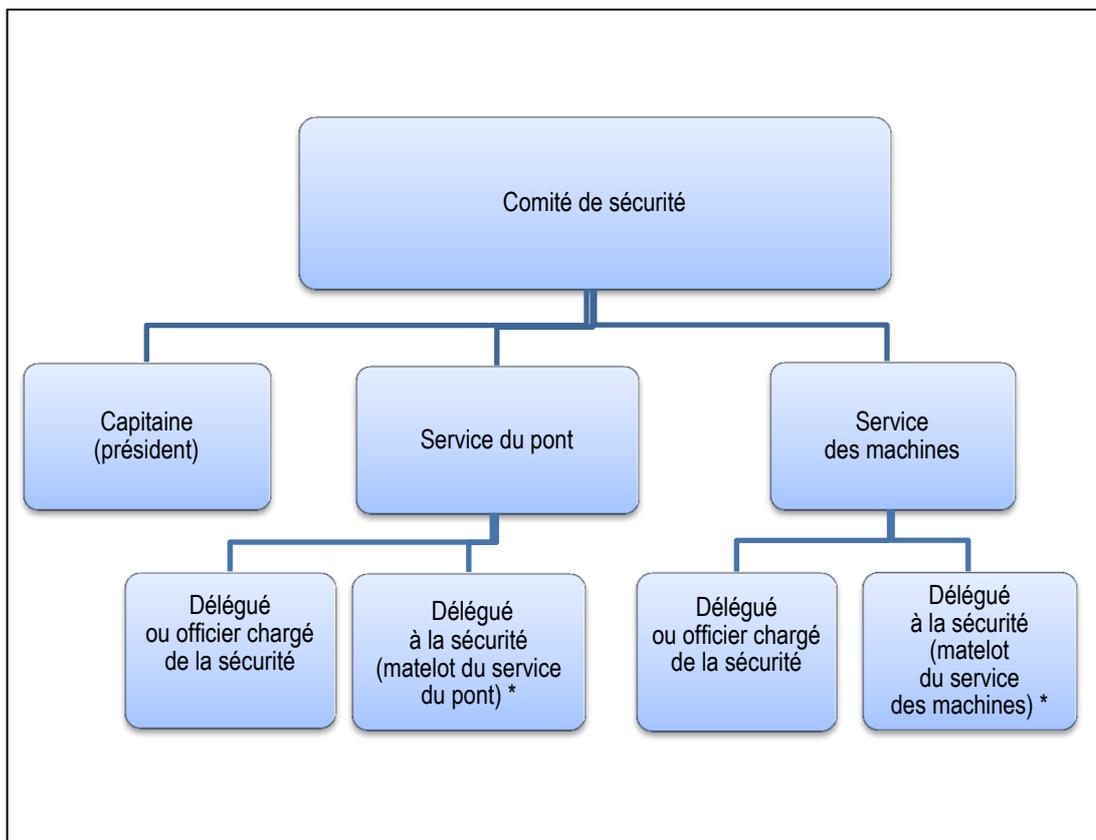
5.3. Composition et responsabilités

74. Le comité de sécurité devrait inclure le capitaine, et/ou une personne désignée par lui, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en œuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail, ainsi que les délégués à la sécurité. Le nombre de délégués à la sécurité devrait être fonction du nombre de marins employés à bord ainsi que du nombre des différents services ou groupes de travail. La composition du comité de sécurité devrait, dans la mesure du possible, être telle que tous les membres de l'équipage soient effectivement représentés à tous les niveaux. Le comité de sécurité peut être composé de différentes manières. Dans le cas où un officier chargé de la sécurité serait nommé, il devrait être membre de ce comité.

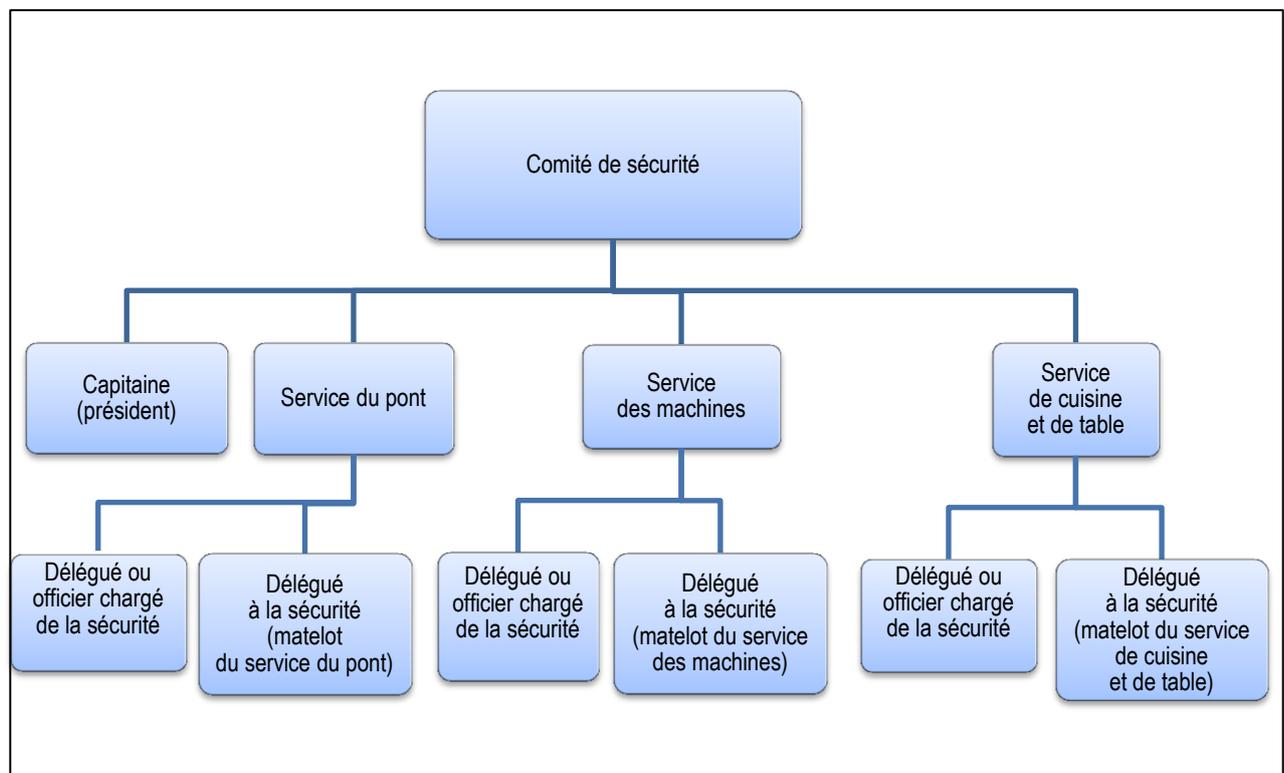
75. Pour les navires dont l'équipage comprend moins de cinq membres, le capitaine devrait s'assurer que les activités de coopération telles que le partage de l'information, la formation et les consultations dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail dans le secteur maritime sont activement encouragées par les gens de mer.

Exemples de composition du comité de sécurité





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



5.4. Réunions du comité de sécurité

76. Des réunions devraient avoir lieu conformément aux prescriptions de l'autorité compétente. Elles devraient être organisées régulièrement et à une fréquence suffisante pour permettre l'amélioration continue, en tenant compte du type de fonctionnement du navire et des dispositions relatives à l'équipage. Le président devrait également convoquer des réunions lorsqu'au moins deux membres du comité exigent la tenue d'une réunion pour traiter un problème spécifique. Chaque fois que cela est possible, les questions relatives à la sécurité et à la santé au travail devraient être traitées à bord du navire par l'intermédiaire du comité de sécurité.
77. Des réunions devraient également être convoquées à la suite d'accidents ou d'incidents graves, dans le cadre des procédures d'enquête et d'information courantes. Il est également recommandé de considérer les situations dangereuses comme des possibilités d'améliorer la sécurité et de prévenir de futurs accidents ou incidents qui pourraient blesser des marins ou endommager le navire.
78. Afin d'éviter tout retard entre les réunions du comité, les délégués à la sécurité devraient communiquer régulièrement pour repérer des problèmes potentiels ou existants de sécurité et de santé au travail, et s'efforcer de les résoudre. Ils devraient ainsi coopérer avec les responsables des différents services, y compris du service de cuisine et de table.
79. Un compte rendu des réunions devrait être distribué aux membres du comité, mis à la disposition des personnes travaillant à bord et envoyé à l'armateur. Sur demande, le contenu du compte rendu devrait pouvoir être porté à la connaissance de l'autorité compétente.
80. Aucune des directives fournies dans la présente section ne devrait être jugée comme portant atteinte au droit dont les gens de mer bénéficient en vertu de la règle 5.1.5 et de la norme A5.1.5 relatives aux procédures de plainte à bord.

5.5. Délégué à la sécurité

81. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent les dispositions nécessaires pour la nomination ou l'élection de délégués à la sécurité⁴. Le capitaine du navire devrait consigner la nomination de ces délégués dans le journal de bord officiel du navire ou dans le compte rendu de la réunion du comité. Afin de garantir une expérience suffisante à bord, il est recommandé que les délégués à la sécurité aient plus de deux ans d'expérience en mer.
82. Les délégués à la sécurité devraient:
- être élus ou nommés par leurs services ou groupes de travail et participer aux réunions du comité de sécurité;
 - être libérés durant suffisamment de temps de leurs principales tâches à bord sans subir de perte de salaire, afin de pouvoir remplir leurs fonctions ou bénéficier de la formation nécessaire pour pouvoir s'acquitter de leurs fonctions;
 - ne pas faire l'objet d'un licenciement ou autre mesure préjudiciable dont le motif serait l'exercice de leurs fonctions de délégué à la sécurité et à la santé;

⁴ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 2 d).

-
- d) avoir accès à l'ensemble de la documentation et des informations pertinentes, y compris les rapports d'enquête, ainsi qu'à toutes les parties du navire;
 - e) participer à la planification des tâches à bord, y compris l'application de mesures préventives et l'évaluation des risques;
 - f) participer aux enquêtes portant sur les accidents ou incidents. Un délégué à la sécurité impliqué dans l'accident ou l'incident ne devrait pas faire partie de l'équipe chargée de l'enquête)⁵;
 - g) disposer, sans restriction, du droit de communiquer directement avec les autorités compétentes et les organisations de gens de mer concernées;
 - h) recevoir les formations et instructions nécessaires.

5.6. Officiers chargés de la sécurité

83. Lorsqu'ils sont nommés, les officiers chargés de la sécurité devraient:

- a) mettre en œuvre les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail;
- b) conduire ou superviser régulièrement des évaluations des risques et les mesures de suivi appropriées en vue de veiller à une amélioration continue des conditions de sécurité et de santé sur le lieu de travail;
- c) travailler en étroite collaboration avec les délégués à la sécurité afin de promouvoir une culture de la sécurité;
- d) accroître les connaissances des membres d'équipage en matière de sécurité et de santé au travail;
- e) encourager les gens de mer à se comporter de manière responsable afin de promouvoir la mise en place préventive de conditions de travail à bord sûres et salubres, y compris en ce qui concerne le bien-être mental;
- f) s'assurer que les personnes travaillant à bord 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;
- g) s'assurer que les machines, l'équipement de protection et d'autres instruments techniques sont conçus et utilisés de manière appropriée pour prévenir les risques ou les réduire considérablement;
- h) recenser tous les problèmes de sécurité ou de santé au travail et les étudier;
- i) informer des résultats de ces études le comité de sécurité et la personne concernée, si nécessaire;

⁵ La Résolution A443(XI) de l'Assemblée de l'OMI invite les gouvernements à prendre les mesures nécessaires pour protéger le capitaine du navire dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin.

-
- j) enquêter, en collaboration avec le comité de sécurité, sur les accidents et les incidents survenus et faire les recommandations nécessaires pour éviter que ces situations ne se reproduisent;
 - k) mener des inspections de la sécurité et de la santé au travail;
 - l) contrôler et assurer une formation relative à la sécurité et à la santé du travail à bord pour les gens de mer;
 - m) être membres du comité de sécurité.

84. 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 la(les) personne(s) compétente(s).

5.7. Formation à l'intention des membres du comité de sécurité

85. Les membres du comité de sécurité devraient avoir reçu une formation suffisante sur la sécurité et la santé au travail ⁶. Les membres du comité devraient disposer des compétences et des connaissances leur permettant de promouvoir les questions de santé et de maintenir la sécurité, de coopérer avec d'autres membres d'équipage en tenant compte de la diversité culturelle et de participer à la résolution des problèmes concernant la réduction au minimum des risques professionnels constatés dans l'environnement de travail à bord.

86. Tous les membres du comité élus ou nommés devraient au moins recevoir une formation de base sur les aspects suivants:

- a) politiques et programmes de sécurité et de santé au travail appliqués à bord;
- b) mandat du comité de sécurité;
- c) droits et rôle des membres du comité de sécurité;
- d) participation à l'évaluation des risques;
- e) comment veiller à ce que les gens de mer bénéficient des conseils requis pour répondre aux préoccupations ou aux problèmes liés à la sécurité et pour favoriser le respect des principes de prévention;
- f) prendre part aux enquêtes sur les incidents survenus et faire les recommandations appropriées pour éviter que ces situations ne se reproduisent;
- g) comment obtenir des informations pertinentes sur un environnement de travail sûr et salubre auprès de l'autorité et de l'armateur;
- h) moyens de communication efficaces avec des membres d'équipage de différentes nationalités;

⁶ Le Recueil de directives pratiques du BIT *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports* et la Convention STCW de l'OMI ne contiennent pas de dispositions spécifiques concernant la formation des membres du comité de sécurité. Quelques éléments d'orientation peuvent être trouvés dans les sources suivantes: Certains chapitres du Code STCW, 2010, tableaux A-II/2 et A-III/2; et OMI: Model Course 3.11, *Marine Accident and Incident Investigation*.

-
- i)* tâches de sécurité confiées aux membres d'équipage ou d'un autre personnel à bord, y compris à des passagers le cas échéant;
 - j)* engagement nécessaire pour promouvoir un environnement de travail sûr à bord.

87. En outre, il conviendrait que les membres du comité de sécurité aient des compétences spécifiques sur les aspects suivants:

- a)* comment mener à bien l'évaluation et la gestion des risques;
- b)* comment fournir les conseils requis pour répondre aux préoccupations ou aux problèmes liés à la sécurité et pour favoriser le respect des principes de prévention;
- c)* enquêtes sur les accidents et les incidents survenus, analyse et recommandations correctives et préventives appropriées pour éviter que ces situations ne se reproduisent;
- d)* supervision des tâches de sécurité confiées aux membres d'équipage ou d'un autre personnel à bord, y compris à des passagers le cas échéant.

88. Du temps et des ressources devraient être alloués à la formation et au perfectionnement des nouveaux membres du comité de sécurité.

6. Risques encourus à bord des navires

6.1. Introduction générale

89. Tout risque de santé au travail peut entraîner un handicap, une incapacité temporaire ou une capacité de travail réduite. Les risques de santé au travail pour les gens de mer découlent de l'exposition à des dangers ou à des niveaux nocifs de facteurs ambiants dans l'environnement de travail. Lorsque certains risques sont inévitables, des mesures de contrôle appropriées devraient être mises en place pour réduire au minimum l'exposition à des dangers qui pourraient entraîner des lésions, des maladies ou la mort¹. Une exposition nocive peut avoir des effets néfastes sur la santé à court et long terme.

90. Le présent chapitre devrait compléter les informations contenues dans le Recueil de directives pratiques du BIT: *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, établi sur la base des prescriptions de la MLC, 2006².

6.2. Exposition à des facteurs ambiants dangereux

91. Les facteurs ambiants compris dans cette section sont l'exposition au bruit, aux vibrations, à l'éclairage, au rayonnement ultraviolet, au rayonnement non ionisant et à des températures extrêmes à bord des navires, ainsi que les effets de ces expositions sur les gens de mer à court et long terme. L'autorité compétente devrait s'assurer que les armateurs prennent des précautions raisonnables pour prévenir ou réduire le risque d'exposition à des niveaux nocifs à bord des navires et fournissent aux gens de mer une formation et des instructions adéquates et appropriées sur la sécurité et la santé au travail³.

6.2.1. Bruit

92. Aux fins de ce principe directeur, le terme «bruit» vise tout son qui peut entraîner une perte d'audition ou être nocif pour la santé, ou dangereux à d'autres égards⁴.

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

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

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

⁴ OMI: *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires*, édition 2014, adopté par la résolution MSC.337(91) de l'OMI, au titre des dispositions du règlement II-1/3-12 de la Convention SOLAS, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2014, <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/MS%20-%20Maritime%20Safety/337%2891%29.pdf>.

93. Travailler dans des lieux trop bruyants peut entraîner des accidents, des lésions et des maladies, et avoir des effets néfastes sur la santé à court et long terme, parmi lesquels:

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

Effets à court terme	Effets à long terme
<ul style="list-style-type: none"> ■ stress, dont une hausse de la sécrétion d'adrénaline ■ mauvaise qualité de sommeil ■ accélération du rythme cardiaque ■ contraction des vaisseaux sanguins 	<ul style="list-style-type: none"> ■ perte auditive ■ acouphène ■ malaise physique et mental ■ stress ■ maladie cardiaque ■ effets cognitifs

94. L'excès de bruit pourrait également perturber les communications à bord du navire et accroître ainsi le risque d'accident.

95. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent des mesures afin de lutter contre le bruit à bord des navires en vue de protéger les gens de mer, tel que stipulé au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.2 de la MLC, 2006⁵.

96. Le *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires* de l'OMI fixe des normes internationales relatives à la protection contre le bruit⁶. Il établit qu'il convient de déterminer des valeurs limites de niveau sonore pour la salle des machines, les postes de commande, les ateliers, les lieux de logement et d'autres espaces à bord des navires.

6.2.2. Vibrations

97. Les vibrations sont des mouvements oscillatoires transmis par le biais d'un matériel solide.

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

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

Effets à court terme	Effets à long terme
<ul style="list-style-type: none"> ■ mal des transports ■ instabilité corporelle ■ fatigue 	<ul style="list-style-type: none"> ■ lésions vasculaires, neurologiques ou musculo-squelettiques ■ mauvaise circulation sanguine et troubles circulatoires ■ fourmillement, engourdissement et perte de dextérité ■ syndrome du canal carpien ■ vibration globale du corps: douleurs lombaires, douleurs sciatiques ou modifications dégénératives de la colonne vertébrale

⁵ Voir annexe II.

⁶ OMI: *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires*, op. cit.

-
- 99.** Pour réduire l'exposition aux vibrations, il conviendrait d'appliquer certains principes de prévention, tels que, mais non exclusivement ⁷:
- a) veiller, lors de l'achat de nouveau matériel, à ce qu'il soit conçu de façon ergonomique et entraîne le moins de vibrations possible;
 - b) améliorer l'équipement auxiliaire, en ayant par exemple recours à des sièges qui réduisent efficacement les vibrations dans l'ensemble du corps et à des poignées qui limitent les vibrations main-bras;
 - c) entretenir correctement l'équipement;
 - d) réduire le temps consacré à l'exécution d'une tâche en particulier;
 - e) utiliser l'équipement de protection individuelle, notamment des gants spéciaux.
- 100.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent des mesures visant à lutter contre les vibrations sur les navires en vue de protéger les gens de mer, comme stipulé au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.3 de la MLC, 2006 ⁸.
- 101.** L'autorité compétente devrait, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, envisager des normes de contrôle d'exposition, y compris une limite journalière d'exposition aux vibrations pour l'ensemble du corps et le système main-bras, en vue de protéger les gens de mer des effets nocifs que les vibrations peuvent avoir sur leur santé. D'autres directives en la matière figurent dans les documents concernés du BIT et de l'ISO ⁹.

6.2.3. Eclairage artificiel

- 102.** Un éclairage artificiel excessif, insuffisant ou mal situé peut occasionner des conditions de travail inappropriées susceptibles de porter préjudice aux gens de mer ou de causer des dégâts matériels.
- 103.** Une gêne visuelle, des maux de tête, des fatigues de la nuque et une vision temporairement trouble ou une sensation d'image rémanente (notamment des taches noires dues à l'éblouissement) sont des exemples d'effets nocifs sur la santé liés à un mauvais éclairage. Ces effets peuvent, quant à eux, contribuer à provoquer des incidents qui touchent le personnel et endommagent des biens.
- 104.** L'éclairage devrait être bien placé et suffisant dans toutes les zones de travail à bord et pour tout type de travail effectué. L'autorité compétente devrait déterminer des niveaux d'éclairage appropriés, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées et en tenant compte des normes nationales et internationales ¹⁰. En l'absence de

⁷ BIT: *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail, op. cit.*

⁸ Voir annexe II.

⁹ BIT: *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail, op. cit.*

¹⁰ MLC, 2006, règle 3.1, norme A3.1, paragr. 4 e), 6 g) et 8.

normes relatives à l'éclairage, l'autorité compétente devrait suivre les directives de l'OMI à ce sujet, telles que modifiées ¹¹.

- 105.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent en considération la question de l'éclairage lorsqu'ils planifient de nouveaux espaces de travail ou prennent des mesures visant à réduire au minimum l'exposition aux risques professionnels.

6.2.4. Rayonnement ultraviolet

- 106.** La principale source de rayonnement ultraviolet (UV) portant atteinte aux gens de mer est le soleil. Le niveau de risque d'une exposition nocive au rayonnement UV dépend de l'intensité du rayonnement, de la durée de l'exposition, de l'utilisation de vêtements de protection et de la sensibilité du marin ¹².
- 107.** Les effets nocifs sur la santé de ce type d'exposition peuvent comprendre des symptômes de vieillissement prématuré chez les marins de moins de 18 ans, la kératose sénile et des cancers tels que le carcinome et le mélanome. Les armateurs devraient s'assurer que les gens de mer ont connaissance des effets nocifs qu'une exposition au rayonnement naturel et ultraviolet peut avoir sur la santé. Une protection adéquate et appropriée de la peau devrait être encouragée ¹³.
- 108.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent en considération la question de la protection contre le rayonnement ultraviolet, notamment l'utilisation appropriée de l'équipement de protection individuelle, lorsqu'ils planifient de nouveaux horaires de travail ou prennent des mesures visant à réduire au minimum l'exposition aux risques professionnels.

6.2.5. Rayonnement non ionisant

- 109.** Les gens de mer peuvent être exposés à des rayonnements non ionisants, une forme de rayonnement électromagnétique qui comprend le rayonnement radio, hyperfréquence et infrarouge, lorsqu'ils utilisent divers équipements, dont les systèmes radar ou le matériel de soudage ¹⁴. Le niveau d'exposition varie en fonction de la force des champs créés par ces équipements et de la proximité du poste de travail.
- 110.** Une exposition de courte durée à un rayonnement non ionisant de forte intensité provoque l'échauffement des tissus et, en particulier, une détérioration de la lentille oculaire. Parmi

¹¹ Par l'intermédiaire de son Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire, l'OMI a publié des directives à ce sujet, parmi lesquelles: MSC/Circ.834, *Guidelines for engine-room layout, design and arrangement* et MSC/Circ.982, *Guidelines on ergonomic criteria for bridge equipment and layout*.

¹² *Protecting workers from ultraviolet radiation* (Protection des travailleurs contre les rayons ultraviolets), http://www.who.int/uv/publications/Protecting_Workers_UV_pub.pdf?ua=1.

¹³ WHO: *Exposure to artificial UV radiation and skin cancer* (Exposition au rayonnement UV artificiel et cancer de la peau), <http://www.iarc.fr/en/publications/pdfs-online/wrk/wrk1/ArtificialUVRad&SkinCancer.pdf>; et *Effets du rayonnement UV sur la santé*, <http://www.who.int/uv/health/fr/>.

¹⁴ BIT: *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail*, *op. cit.*, et compte rendu de la Conférence internationale sur les rayonnements non ionisants à l'Université UNITEN, <http://www.who.int/peh-emf/meetings/archive/en/keynote3ng.pdf>.

les autres effets nocifs sur la santé à court terme, on citera des maux de tête, des vertiges et des troubles du sommeil, qui peuvent entraîner des incidents. D'un point de vue scientifique, il existe un doute quant aux effets nocifs sur la santé d'une exposition à long terme¹⁵.

111. L'autorité compétente devrait publier les conseils appropriés sur les effets nocifs sur la santé que peuvent avoir les rayonnements non ionisants, en tenant compte de l'état actuel de la recherche dans le domaine. Elle devrait également contrôler les progrès accomplis dans ce domaine et actualiser en conséquence les conseils qu'elle publie¹⁶.
112. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent en considération la question d'une protection appropriée contre le rayonnement non ionisant lorsqu'ils prennent des mesures visant à réduire au minimum l'exposition aux risques professionnels.

6.2.6. Températures extrêmes

113. Le corps humain se retrouve en situation d'hyperthermie s'il ne parvient pas à faire descendre sa température lorsqu'il est exposé, pendant une longue période, à des températures ambiantes élevées et à une forte humidité. De telles conditions peuvent également se retrouver dans les salles des machines à bord des navires.
114. Il convient également de noter que les gens de mer qui souffrent d'une maladie secondaire impliquant une déshydratation sont davantage sujets à l'hyperthermie. Une sudation abondante, des maux de tête, des sensations de vertige, la syncope, la léthargie, des nausées, des crampes des principaux muscles, l'accélération du rythme respiratoire et cardiaque et des températures corporelles élevées sont certains des effets nocifs sur la santé que l'hyperthermie peut provoquer. Dans des cas extrêmes, une telle condition peut entraîner la mort.
115. Le corps humain se retrouve en situation d'hypothermie si sa température centrale est inférieure à 35°C, température en dessous de laquelle le fonctionnement normal du corps est perturbé. Un décès peut survenir lorsque la température corporelle centrale passe sous les 30°C. Les gens de mer peuvent être exposés à des eaux froides à la suite d'une immersion ou à des airs froids lorsqu'ils travaillent sur des routes commerciales traversant des zones géographiques froides.
116. L'hypothermie peut notamment avoir les effets nocifs suivants sur la santé: perte de contrôle des muscles entraînant la perte de coordination des muscles; confusion mentale et hébètement; difficulté à suivre des instructions simples; perte de conscience, mort.
117. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent en considération la question de l'exposition à des températures extrêmes lorsqu'ils planifient de nouveaux horaires de travail ou prennent des mesures visant à réduire au minimum une telle exposition.

¹⁵ OMS: Centre international de recherche sur le cancer, *Rayonnement non ionisant, Partie 2: Champs électromagnétiques à hyperfréquences*, vol. 102.

¹⁶ BIT: *Risques professionnels dus aux rayonnements électromagnétiques non ionisants*, OSH n° 53.

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

118. Des risques inhérents spécifiques ont été identifiés dans le cadre du travail à bord des navires. Ils sont énumérés dans les sections suivantes. En général, ces risques posent de graves problèmes pour la sécurité et la santé des gens de mer et peuvent entraîner des décès ou des maladies graves.
119. Les autorités compétentes devraient tenir compte des directives et recommandations internationales au moment de mettre en œuvre les prescriptions nationales.

6.3.1. Caractéristiques structurelles du navire, moyens d'accès et risques liés à l'amiante

120. L'autorité compétente devrait tenir compte de la Convention internationale de l'OMI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle que modifiée (Convention SOLAS), ainsi que du Recueil de directives pratiques du BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*¹⁷, et de toute révision ultérieure, étant donné que ces documents traitent d'un grand nombre de mesures visant à améliorer la sécurité maritime, notamment par le biais de conceptions et modalités nouvelles.
121. Une attention particulière devrait être accordée à l'identification et à la limitation des risques liés à l'amiante¹⁸.

6.3.2. Le travail dans des espaces confinés

122. Le travail dans des espaces confinés présente des risques graves pour la sécurité et la santé des gens de mer, qui peuvent entraîner des décès soudains ou de graves lésions.
123. L'atmosphère dans tout espace confiné peut présenter une insuffisance ou un excès d'oxygène et/ou contenir des gaz ou des vapeurs inflammables et/ou toxiques. Des atmosphères dangereuses peuvent par conséquent également apparaître dans des espaces qui étaient initialement sûrs, ou encore dans des espaces contigus à des espaces dont il est avéré qu'ils présentent un risque.
124. L'autorité compétente devrait tenir compte de la Résolution A.1050 (27) de l'OMI¹⁹, telle qu'amendée, ainsi que du Recueil de directives pratiques du BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, et de ses révisions ultérieures, étant donné que ces documents traitent d'un grand nombre de mesures visant à améliorer la sécurité maritime, notamment par le biais de conceptions et modalités nouvelles.

6.3.3. Utilisation de l'équipement et des machines

125. Il existe des dangers inhérents à l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires. Il convient donc que seul un personnel compétent en assure le fonctionnement.

¹⁷ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, op. cit.

¹⁸ SOLAS (Chapitre II-1 sur l'amiante – Partie A-1 de la Règle 3-5 et MSC.1/Circ.1374).

¹⁹ Résolution A.1050(27) de l'OMI: *Recommandations révisées pour pénétrer dans des espaces confinés à bord des navires*, [http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1050\(27\).pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1050(27).pdf).

126. Dans le cadre du fonctionnement des machines et de l'évaluation des risques qui en découlent, il importe de tenir compte des instructions des fabricants, notamment de celles qui portent sur l'entretien de l'équipement.

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

6.3.3.1. Chargement et déchargement

128. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs tiennent compte des Directives de l'OMI ²⁰ selon le type de navire et de cargo, ainsi que du Recueil de directives pratiques du BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, et de toute révision ultérieure. Les armateurs devraient également veiller à ce que les risques et dangers connexes soient identifiés et à ce que des mesures de prévention soient prises.

6.3.3.2. Ancres, chaînes et câbles (amarrage)

129. Les opérations d'ancrage, d'amarrage et d'accostage présentent des risques graves pour la sécurité des gens de mer impliqués dans ces opérations, et peuvent entraîner des décès ou de graves lésions.

130. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs tiennent compte du Recueil de directives pratiques du BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, et de toute révision ultérieure. Les armateurs devraient également veiller à ce que les risques et dangers connexes soient identifiés et à ce que des mesures de prévention soient prises.

6.3.3.3. Equipement de protection individuelle pour les gens de mer

131. La non-utilisation ou l'utilisation inappropriée de l'équipement de protection individuelle peut en tant que telle présenter un risque. C'est pourquoi il convient de prévoir des programmes de familiarisation et de formation.

²⁰ Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), édition de 2012; Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) et supplément (édition 2013); Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraciers (Recueil BLU) (édition de 2011); Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée (Code TDC) (édition de 2011); la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 1972 (CSC) (édition de 2012); Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons (Recueil CSS) (édition de 2011); Convention MARPOL Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires; Code maritime international pour le transport de grains en vrac (Code international sur les grains), Code international pour le transport sûr en emballage de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs à bord de navires (Code INF), Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Code IGC), Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Code IBC9, tel qu'amendé.

-
132. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs établissent les procédures appropriées²¹.

6.3.4. Mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous

133. Le travail sur le pont et au-dessous peut présenter des risques accrus, notamment en cas d'intempéries.
134. Un travail sur un pont exposé ne saurait être entrepris dans des conditions que le capitaine du navire considère défavorables, à moins que celui-ci ne juge que ce soit nécessaire pour la sécurité du navire, de son équipage et de sa cargaison, la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que pour la protection du milieu marin.
135. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs tiennent compte du Recueil de directives pratiques du BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, et de toute révision ultérieure. Les armateurs devraient également veiller à ce que les risques et dangers connexes soient identifiés et à ce que des mesures de prévention soient prises.

6.3.5. Cargaisons dangereuses et lest

136. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs tiennent compte des conventions, recueils et pratiques pertinents, qui énoncent les règles relatives à la sécurité du transport, du stockage, de la séparation, du chargement, du déchargement et de l'arrimage de plusieurs types de marchandises, ainsi que des réglementations concernant les eaux de ballast²². Les armateurs devraient également veiller à ce que les risques et dangers connexes soient identifiés et à ce que des mesures de prévention soient prises.

6.4. Santé mentale au travail

137. Le travail en mer peut avoir de nombreux effets nocifs sur la santé mentale. Il est associé au stress, à l'anxiété, à la dépression, à un état de stress post-traumatique et au suicide. A court terme, la souffrance morale peut avoir une incidence négative sur la qualité du travail, le comportement en matière de sécurité et le bien-être. A long terme, elle peut avoir un grave impact sur la vie des gens de mer et leur aptitude à travailler.
138. La souffrance morale peut aussi être associée à des facteurs qui ne sont pas liés au lieu de travail, par exemple lorsqu'un marin est préoccupé par un événement survenu au sein de son foyer. Les périodes de travail et de non-travail associées aux soucis personnels peuvent parfois engendrer le stress. Il convient de reconnaître l'existence de ces interactions, et un soutien efficace peut être nécessaire pour aider les gens de mer à résoudre leurs problèmes.
139. La souffrance morale peut être provoquée par un certain nombre de facteurs liés au travail, qui peuvent avoir des origines diverses: contraintes physiques inhérentes à la vie et au travail en mer; façon dont un marin est traité par les personnes avec lesquelles il travaille;

²¹ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, op. cit., chap. 5.4.

²² Convention SOLAS, chap. VII (Transport de matières dangereuses), Convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer (MARPOL) et BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*.

incidents provoquant un traumatisme psychologique; ou encore manque d'épanouissement personnel au travail.

- 140.** L'autorité compétente devrait, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, donner aux gens de mer des conseils efficaces sur les mesures à prendre pour réduire le plus possible les effets néfastes des facteurs liés au travail sur la santé mentale: mesures visant à identifier et à réduire les facteurs de stress liés au travail; renforcement de la sensibilisation aux premiers signes de souffrance morale en vue d'y apporter une réponse rapide; accès aux installations de loisirs et de bien-être (MLC, règles 3.1 et 4.4); et mesures organisationnelles propres à permettre aux gens de mer de soulever des questions au sujet des facteurs de stress psychologiques et d'y apporter des solutions.

6.5. Violence sur le lieu de travail

- 141.** L'expression «violence sur le lieu de travail» désigne tout acte, comportement, menace ou geste visant un marin sur son lieu de travail, qui peut être raisonnablement considéré comme risquant de causer un préjudice, une blessure ou une maladie à ce marin.
- 142.** Les armateurs devraient adopter une politique de prévention de la violence sur le lieu de travail; déterminer les facteurs qui contribuent à la violence sur le lieu de travail; évaluer les risques de violence sur le lieu de travail; élaborer une procédure à suivre en cas de menace d'acte de violence ou d'agression envers un marin et/ou d'autres personnes travaillant à bord du navire; vérifier l'efficacité des mesures de prévention; mettre en place une procédure d'alerte; fournir des informations sur les facteurs qui contribuent à la violence sur le lieu de travail et dispenser une formation à ce sujet.

6.6. Réponse aux urgences et aux accidents

- 143.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que chaque armateur adopte des plans d'intervention en cas d'urgence ou d'accident et assure la formation et les exercices d'entraînement nécessaires, dans le cadre de la politique globale de sécurité et de santé, qui s'inscrivent dans le cadre des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail²³. Les plans d'intervention en cas d'urgence ou d'accident sont des moyens efficaces et efficaces qui permettent de réduire au minimum les risques pour la vie humaine.
- 144.** Les plans d'intervention en cas d'urgence ou d'accident devraient au moins fournir des informations sur les procédures, les programmes et les activités élaborés afin de²⁴:
- a) sensibiliser les gens de mer aux systèmes, dispositions et plans d'intervention en cas d'urgence ou d'accident;

²³ Une préparation aux situations d'urgence à bord des navires est prévue aux paragraphes 1.2.2.2 et 8 du Code ISM de l'OMI, tel que modifié, auxquels il est fait référence dans le chapitre IX de la Convention SOLAS, telle que modifiée. Voir le document *Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies*, adopté par l'OMI – résolution A.852(20), telle que modifiée.

²⁴ *Ibid.*

-
- b) assurer aux gens de mer une formation sur ce système et ces plans, qui devraient inclure l'utilisation correcte des moyens de sauvetage²⁵ et le matériel de lutte contre l'incendie²⁶, en particulier pour les marins affectés à de nouvelles fonctions;
 - c) prévoir régulièrement des exercices d'entraînement visant à préparer les marins à faire face à une éventuelle situation d'urgence à bord du navire;
 - d) coordonner efficacement les actions des marins et de la compagnie, et tenir compte de l'aide qui pourrait être apportée par des autorités externes de coordination des services d'urgence;
 - e) préparer un système de retour d'informations fonctionnel.

6.7. Autres types de risques

145. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs prennent des précautions raisonnables, y compris des mesures visant à réduire ou prévenir les risques liés à des niveaux d'exposition nocifs, pour les autres types de risques qui n'ont pas été identifiés dans les précédentes sections²⁷.

6.7.1. Risques ergonomiques

146. L'ergonomie est l'étude et la conception d'espaces de travail (notamment les postes de travail et les passerelles de navires) avec les éléments qui les composent, de méthodes et de procédés de travail propres à améliorer la productivité, la santé, le confort et la sécurité des travailleurs.

147. La conception et l'agencement du navire, y compris sa conception technique, devraient créer un environnement de travail qui favorise des procédures efficaces, des modalités de travail sûres et la bonne santé des gens de mer. Elles devraient également réduire au minimum ou prévenir les accidents, les lésions et les maladies du travail, qui peuvent entraîner une diminution de la qualité du travail du personnel ou accroître les possibilités d'erreur²⁸.

148. Un navire, en tant que lieu de travail, comprend plusieurs types spécifiques d'espaces de travail. Sur les navires de charge, ces espaces spécifiques sont par exemple la passerelle, la salle des machines, les panneaux, les ponts et les logements. Sur les navires à passagers, outre les espaces de travail technique en lien avec la conduite des machines, on trouve

²⁵ Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) (édition de 2010), tel que modifié.

²⁶ Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (Recueil FSS) (édition de 2007), tel que modifié.

²⁷ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 b); principe directeur B4.3.1, paragr. 2, 3 et 4.

²⁸ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 1 c). L'OMI a traité cette question par l'intermédiaire de son Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire. Voir par exemple: MSC-MEPC.7/Circ.3: *Framework for IMO consideration of ergonomics and work environment*; MSC/Circ.834: *Guidelines for engine room layout, design and arrangement*; MSC/Circ.982: *Guidelines on ergonomic criteria for bridge equipment and layout*; résolution MSC.252(83): *Adoption of the revised performance standards for Integrated Navigation Systems (INS)*.

également des espaces de travail utilisés pour les services d'hébergement et de restauration. Pour veiller à ce que le travail soit réalisé sans danger, certaines règles ergonomiques essentielles devraient être respectées afin d'éviter que les travailleurs aient à supporter pour de trop longues périodes des positions inconfortables – à genoux, avec les bras et les épaules levés, ou avec le dos et la nuque courbés par exemple – ou qu'ils aient à répéter trop souvent ce type de positions et de mouvements.

149. Une mauvaise disposition, conception ou organisation ergonomique du navire et de ses équipements peut provoquer des effets nocifs à court et long terme sur la santé, en raison des positions de travail stressantes dont elle est à l'origine. Certains de ces effets sont les suivants:

- a) troubles musculo-squelettiques;
- b) douleurs, courbatures et fatigue aux niveaux des muscles et des articulations;
- c) fourmillement dans les doigts et altération de la sensibilité aux niveaux des doigts, des pieds et des jambes;
- d) douleurs et gonflements dus à une irritation autour des tendons;
- e) lésions telles qu'une inflammation des muscles du coude ou des tendons, qui peuvent persister plusieurs semaines et devenir chroniques.

150. L'autorité compétente devrait veiller à ce que la conception du navire respecte les principes de prévention nécessaires et à ce que des évaluations des risques soient effectuées en vue d'éviter les conceptions inadaptées du point de vue ergonomique. Il conviendrait de réaliser une vérification portant sur l'utilisation d'équipements et de machines au cours de longues périodes de travail monotone, la vitesse de travail, le travail en situation d'isolement, la conception des espaces de travail, l'équipement, les moyens techniques et les méthodes de travail. Les évaluations devraient également permettre d'analyser la nature, le degré et la durée de l'exposition des travailleurs à l'équipement et aux machines utilisés à bord, ce qui devrait comprendre l'approbation des prescriptions en matière d'entretien.

151. L'autorité compétente devrait veiller à ce que l'armateur réalise une évaluation des risques inhérents aux tâches de travail, tant au cours de l'exécution que de la planification de ces tâches. L'évaluation des risques devrait également porter sur l'équipement et les moyens techniques utilisés. L'armateur devrait déléguer cette responsabilité au capitaine et à l'officier chargé de la sécurité, qui devraient pouvoir compter sur la participation active du délégué à la sécurité approprié.

6.7.1.1. Manutention manuelle de charges

152. La manutention manuelle de charges désigne toute opération au cours de laquelle une marchandise (des provisions, des pièces détachées, des outils ou de lourds ustensiles de cuisine par exemple) est soulevée, déplacée, traînée, poussée ou tirée.

153. Les activités impliquant une manutention manuelle de charges sont susceptibles de provoquer des lésions aux niveaux des articulations, des muscles et des tendons, en particulier dans le dos. Soulever des marchandises peut par exemple entraîner des blessures si la charge est trop lourde, inattendue ou inhabituelle. Pour veiller à ce que la manutention manuelle soit effectuée correctement, il conviendrait d'établir des règles spécifiques en ce

qui concerne l'utilisation d'un équipement technique adapté sur le pont, dans les cambuses, dans les ateliers, dans les salles de machines et dans d'autres espaces de travail ²⁹.

154. La manutention manuelle de charges peut provoquer des accidents, des lésions et des maladies, tels que, mais pas exclusivement:

- a) entorses;
- b) fractures;
- c) douleurs musculo-squelettiques aux niveaux dorsal et lombaire.

155. Lors de l'évaluation de la manutention manuelle de charges, plusieurs facteurs sont à prendre en considération, dont (cette liste n'est pas limitative):

- a) la forme et le poids de la charge;
- b) la distance entre la charge et le corps de la personne qui la soulève;
- c) la position et les mouvements de la personne qui soulève la charge, et la fréquence de levage;
- d) le risque que la charge soit inattendue;
- e) l'espace disponible;
- f) l'état du pont;
- g) la distance sur laquelle la charge est déplacée.

156. L'autorité compétente devrait veiller à ce que l'armateur adopte les procédures appropriées, notamment une évaluation des risques inhérents aux tâches de travail qui prenne en considération la question de la manutention manuelle de charges, tant au cours de l'exécution que de la planification de ces tâches.

6.7.2. Risques biologiques

157. Le travail à bord de navires peut donner lieu à une exposition à des agents biologiques. Aux fins des présentes directives, les termes «agents biologiques» désignent des micro-organismes susceptibles de provoquer une infection, une allergie ou une intoxication ³⁰. Les gens de mer peuvent notamment être exposés à des agents biologiques au cours des opérations de nettoyage et d'entretien des réservoirs des eaux-vannes, ou en raison d'une mauvaise hygiène alimentaire, d'aliments ou d'eau potable contaminés, de linge souillé ou humide, d'une mauvaise hygiène personnelle, d'un traitement à l'hôpital du navire dans des conditions non hygiéniques et de la propagation de bactéries ou de virus, tels que celui de la grippe par exemple.

²⁹ BIT: *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, 2^e édition, 1996.

³⁰ WHO: *International health regulations: Guide to ship sanitation*, third edition (Règles internationales sur la santé: Guide sur la salubrité à bord d'un navire, troisième édition); et BIT: *Directives sur la formation des cuisiniers de navire*.

-
- 158.** L'exposition à des agents biologiques peut provoquer des effets nocifs sur la santé, tels que maladie infectieuse, allergie ou intoxication.
- 159.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que l'armateur prenne en considération la question des risques biologiques lors de la planification du travail et de la mise en œuvre de mesures visant à réduire au minimum l'exposition à ces risques. Des précautions supplémentaires devraient inclure les éléments suivants, la liste n'étant pas limitative:
- a) détection des risques, lorsque cela est possible – contrôle de l'eau potable par exemple;
 - b) collecte, stockage et évacuation des déchets;
 - c) traitement spécifique des déchets avant leur évacuation;
 - d) interdiction de manger et de boire dans les espaces de travail;
 - e) vaccinations appropriées ³¹;
 - f) inspections documentées;
 - g) conformité aux *Directives du BIT sur la formation des cuisiniers de navire*.

6.7.2.1. Maladies contagieuses

- 160.** Etant donné la nature de leur travail, les gens de mer peuvent être appelés à voyager en tout temps dans le monde entier. Il est donc important qu'ils puissent bénéficier de conseils sur les mesures appropriées qui doivent être ou qui sont effectivement prises lorsque des risques de maladies contagieuses sont détectés.
- 161.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs tiennent compte des conseils pertinents que l'OMS, l'OMI, l'OIT ainsi que d'autres organismes compétents fournissent à cet égard, et qu'ils prennent les mesures appropriées en divulguant les informations nécessaires aux gens de mer et en prenant les précautions requises ³².
- 162.** Il est rappelé aux Etats Membres leurs obligations en tant qu'Etats du port concernant la mise à disposition de la libre pratique, le soutien et les conseils médicaux immédiats et, en cas de nécessité, l'évacuation des gens de mer.
- 163.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs tiennent compte des maladies contagieuses pouvant représenter un risque pour les gens de mer, et garantir que les précautions à prendre sont étudiées ³³.

³¹ BIT-OMI: *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer*.

³² Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL), Règlement sanitaire international de l'OMS, Guide d'hygiène et de salubrité à bord des navires de l'OMS, Convention de l'OMI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), règle 4.3 et norme A4.3.2 de la MLC, 2006 et Guide médical international de bord OMS-OMI-OIT.

³³ WHO: *Biological risk factors and hazards* (OMS: Facteurs de risques biologiques et dangers), http://www.who.int/occupational_health/topics/risks_biological/en/ (en anglais seulement).

6.7.2.1.1. *VIH et sida*

- 164.** Le virus de l'immunodéficience humaine (VIH) constitue toujours un problème majeur de santé publique à l'échelle mondiale³⁴. Il affaiblit les défenses naturelles de l'organisme, rendant ainsi la personne touchée par le virus susceptible de contracter des infections et certaines formes de cancer. Le stade le plus avancé de l'infection à VIH est le syndrome d'immunodéficience acquise (sida).
- 165.** L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs³⁵:
- a) élaborent et soutiennent des programmes de promotion de la santé et de changement des comportements relatifs au VIH et au sida;
 - b) mettent fin aux préjudices et à la discrimination dont sont victimes les gens de mer atteints du VIH;
 - c) apportent un soutien à tout marin dont la séropositivité est connue;
 - d) fournissent à tous les salariés, en mer ou à terre, des informations, du matériel et des conseils actualisés en ce qui concerne le VIH et le sida, par le biais de programmes d'initiation et de formation continue;
 - e) fournissent un kit de protection contre les maladies transmissibles par le sang, conformément à la législation nationale en matière de transport par bateau;
 - f) mettent des préservatifs à la disposition des gens de mer sur tous les navires;
 - g) maintiennent confidentielle l'éventuelle séropositivité d'un marin.

6.7.3. *Produits chimiques*

- 166.** Aux fins des présentes directives, les termes «produits chimiques» se rapportent à des substances chimiques – les éléments chimiques et leurs composés – et à des matières chimiques – des composés de deux substances ou plus. Les produits chimiques peuvent prendre la forme de solides, de liquides et de gaz ou de vapeurs. Ils peuvent être absorbés par la peau sous forme de liquide ou de vapeur, ou après inhalation de vapeurs, par l'intermédiaire de poussières ou d'aérosols.
- 167.** Un produit chimique est considéré comme dangereux quand il est classé comme tel et qu'il fait l'objet d'un symbole ou d'une mention de danger³⁶. On estime également que certains

³⁴ OMS: *VIH/sida*, aide-mémoire n° 360, 2013, <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs360/fr/>.

³⁵ Le Recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Le VIH/sida et le monde du travail* contient de précieuses directives pratiques sur le sujet: voir http://www.ilo.org/aids/Publications/WCMS_113785/lang--fr/index.htm; et le document *Utilisation du Recueil de directives pratiques du BIT sur le VIH/sida et le monde du travail – Directives pour le secteur des transports*, voir http://www.ilo.org/aids/Publications/WCMS_115115/lang--fr/index.htm.

³⁶ CEE-ONU: *Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)*.

produits sont dangereux s'ils ont une valeur seuil, ou en raison de leurs propriétés physiques/chimiques ou toxicologiques, ou en fonction de leur utilisation à bord³⁷.

168. Les activités impliquant l'utilisation de produits chimiques devraient toujours être planifiées et effectuées à partir d'une évaluation individuelle et globale des risques à court et à long terme sur la santé au travail. Une exposition nocive à des produits chimiques peut se produire lors de la manipulation, du rangement, du transport, de l'évacuation et de l'utilisation de produits chimiques tels que des peintures, des produits de nettoyage ou des huiles, ou lors de toute autre activité réalisée à proximité de ces produits. Une exposition de ce type peut également avoir lieu lorsque des produits chimiques sont transportés en tant que marchandises dangereuses emballées ou en vrac, sous forme gazeuse, liquide ou solide (poussière)³⁸. En outre, des produits chimiques peuvent également se créer au cours du déroulement des activités, par des fumées ou des particules lors de travaux de soudage, ou à partir des rejets de véhicules (rouliers) par exemple.

169. Les effets nocifs sur la santé à court et à long terme de l'exposition à des produits chimiques peuvent avoir des répercussions graves, chroniques et tardives (ou isolées).

170. L'autorité compétente devrait:

- a) déterminer si un produit chimique est dangereux et où trouver des informations de sécurité sur les produits chimiques les plus régulièrement à bord;
- b) fournir des sources importantes d'information en ce qui concerne:
 - i) l'étiquetage des dangers³⁹;
 - ii) les fiches de données de sécurité (FDS) de tous les produits chimiques, qui peuvent être obtenues auprès du fournisseur⁴⁰;
 - iii) les instructions sur le lieu de travail relatives à l'utilisation de produits chimiques à bord du navire;
 - iv) les valeurs seuils;
 - v) des scénarios d'exposition informant les gens de mer sur une utilisation sans danger des produits chimiques, qui doivent être obtenus auprès du fournisseur. Un de ces scénarios décrit comment manipuler une substance de manière à ce que les effets tant sur la santé humaine que sur l'environnement soient contrôlés;
- c) encourager, chaque fois que cela est possible, la mise en œuvre de principes de prévention tels que le remplacement de produits chimiques nocifs⁴¹ par des produits

³⁷ BIT: *Les facteurs ambiants sur le lieu de travail, op. cit., annexe, Limites d'exposition professionnelle*, paragr. 2.1.

³⁸ OMI: *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac* (Recueil IBC); Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC); Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).

³⁹ CEE-ONU, *op. cit.*, Base de données sur les Fiches internationales de sécurité chimique.

⁴⁰ *Ibid.*

moins dangereux. Les armateurs devraient également envisager le recours à des procédés qui utilisent des quantités plus faibles de matériaux, un nombre plus restreint de produits chimiques et des méthodes de travail plus sûres. Ils pourraient par exemple, le cas échéant, utiliser un nettoyage mécanique au lieu d'un dégraissant, ou de la peinture à l'eau au lieu de peinture à l'huile. D'autres principes de prévention devraient être envisagés, notamment l'utilisation de systèmes entièrement ou partiellement clos (en installant, par exemple, des systèmes à dosage automatique, tels que le chlore dans l'eau potable, des biocides, dans les circuits d'eau de réfrigération), l'extraction locale et l'emploi d'un équipement de protection individuelle ⁴²;

- d) veiller à ce que les produits chimiques soient gérés à bord de manière sûre et pris en considération dans les évaluations des risques réalisées régulièrement;
- e) tenir compte de toute règle spécifique concernant des produits chimiques contenant des substances ou des matières cancérigènes, notamment l'amiante ou le benzène;
- f) prendre en considération d'autres effets nocifs sur la santé dus à l'exposition à des incendies, des déversements ou des déchets ayant pour origine des produits chimiques.

6.7.4. Tabagisme

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

172. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs ⁴³:

- a) réduisent les risques liés à la fumée de cigarette qu'encourent les non-fumeurs à bord des navires;
- b) informent les marins des effets nocifs du tabagisme;
- c) fournissent un appui et une assistance à tout marin exprimant le souhait d'arrêter de fumer;
- d) mettent en place des zones fumeurs et non-fumeurs, avec des écriteaux portant les symboles internationaux respectifs, qui peuvent être disposés à chaque entrée du navire et dans toutes les parties communes, selon le cas.

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

173. L'abus de drogues et d'alcool par les gens de mer, ou leur dépendance à ces substances, peut réduire leur efficacité au travail, entraîner des problèmes de discipline et de supervision, et être sources de dangers pour les personnes à bord et pour le navire. L'alcool

⁴¹ CEE-ONU, *op. cit.*; Commission européenne: *REACH – Enregistrement, évaluation, autorisation et restriction des produits chimiques, op. cit.*

⁴² *Ibid.*

⁴³ BIT: *Lieu de travail sans tabac*, http://www.ilo.org/safework/info/WCMS_117691/lang--en/index.htm.

peut altérer le jugement et accroître le risque d'accident. A long terme, l'abus d'alcool peut provoquer des problèmes de santé et, dans des cas extrêmes, la mort. L'abus de drogues par les gens de mer est extrêmement dangereux. Un marin qui abuse de drogues risque de mettre en danger sa propre personne, les autres individus à bord et le navire.

174. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs ⁴⁴:

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

6.7.6. Fatigue

175. Il n'existe pas de définition universellement acceptée du terme «fatigue». Toutefois, la diminution de la performance humaine est le dénominateur commun à toutes les définitions. La définition suivante figure dans le document de l'OMI MSC/Circ.813/MEPC/Circ.330, *Liste des termes courants relatifs à l'élément humain*: «Diminution des capacités physiques et/ou mentales à la suite d'un effort physique, mental ou affectif qui peut affaiblir la quasi-totalité des capacités physiques, à savoir: résistance, rapidité, délai de réaction, coordination, prise de décisions ou équilibre» ⁴⁵. Les causes de fatigue les plus courantes pour les marins sont le manque de sommeil, la mauvaise qualité du repos, le stress et la surcharge de travail ⁴⁶. Le temps de travail et/ou de repos constitue une question essentielle de l'environnement de travail. Le manque de repos peut avoir des conséquences sur la sécurité et la coopération globales à bord, ainsi que sur le bien-être, la santé et la qualité de vie générale des personnes. Des études et des travaux de recherche menés par différentes organisations et administrations ont mis en lumière le coût croissant des accidents maritimes sur les plans humain, financier et environnemental, et citent souvent la fatigue, due à un manque de sommeil, comme l'une des causes de ces accidents.

⁴⁴ BIT: *Drug and alcohol abuse prevention programmes in the maritime industry*, http://www.ilo.org/safework/info/publications/WCMS_117734/lang--en/index.htm.

⁴⁵ OMI: *Directives sur la fatigue*, *op. cit.*

⁴⁶ *Ibid.*

-
- 176.** Le manque de sommeil peut avoir des effets nocifs sur la santé, tels que (la liste n'étant pas limitative):
- a) des difficultés à se concentrer;
 - b) un risque accru de commettre des erreurs et un temps de réaction plus lent pouvant être à l'origine d'un signalement tardif en cas d'incident;
 - c) une diminution de l'aptitude du marin à accomplir ses tâches en toute sécurité et à s'acquitter au mieux de ses fonctions;
 - d) des effets néfastes sur la santé à long terme.
- 177.** Les directives de l'OMI sur la fatigue⁴⁷ présentent des moyens qui peuvent être utilisés pour lutter contre la fatigue afin de réduire les problèmes de santé qui en découlent et prévenir les accidents dus à la fatigue.
- 178.** L'autorité compétente devrait évaluer les risques liés à la fatigue⁴⁸ et prendre en considération les effets à court et long terme que la fatigue peut avoir sur la santé physique et mentale des gens de mer, et fournir aux armateurs les orientations appropriées concernant la gestion efficace de la fatigue⁴⁹.

⁴⁷ OMI: *Guidelines on Fatigue*, annexe du document *Guidance on Fatigue Mitigation and Management*, MSC/Circ.1014, <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Documents/1014.pdf>.

⁴⁸ MLC, 2006, règle 2.3; norme A2.3, paragr. 4; règle 2.7, paragr. 1; norme A2.7, paragr. 2.

⁴⁹ MLC, 2006, principe directeur B4.3.1, paragr. 2 et 3.

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

7.1. Conditions générales

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

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

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

¹ MLC, 2006, norme A4.3, paragr. 5.

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

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

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

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

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

7.2. Objectifs

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

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

7.3. Déclaration des accidents du travail et des lésions professionnelles

182. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs déclarent les accidents du travail et les lésions professionnelles de tous les gens de mer travaillant à bord de leurs navires.

183. L'autorité compétente devrait:

- a) établir des systèmes de déclaration qui définissent les responsabilités fondées sur la nature des accidents du travail et des lésions professionnelles;
- b) faire participer d'autres autorités nationales compétentes, notamment les services de santé;

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

-
- c) définir le calendrier des enquêtes et les délais de déclaration;
 - d) veiller à ce que les armateurs mettent en place des mesures prévoyant que les déclarations d'accidents du travail et de lésions professionnelles soient examinées lors des réunions des comités de sécurité à bord de leurs navires, ainsi que les mesures prises pour minimiser la possibilité de récurrence⁸;
 - e) veiller à ce que les statistiques et les analyses fassent état du nombre, de la nature, des facteurs déterminants et des effets des accidents du travail et des lésions professionnelles, et à ce qu'elles soient suivies, s'il y a lieu, par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés⁹;
 - f) veiller à ce que, lorsqu'un accident a provoqué des lésions chez au moins un marin, une déclaration soit rédigée pour chacun d'eux séparément afin de préserver la confidentialité du marin et d'assurer un suivi approprié pour chacune des personnes blessées;
 - g) promouvoir le développement progressif de procédures et méthodes d'enregistrement et de notification des accidents du travail et des lésions professionnelles.

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

- a) nom du navire et numéro OMI, numéro officiel et pavillon du pays d'enregistrement;
- b) type de navire;
- c) date et heure de l'accident ou de l'occurrence de la lésion;
- d) latitude et longitude ou position géographique au moment où l'incident s'est produit;
- e) nom, grade, date de naissance, nationalité et sexe du marin;
- f) nature des lésions subies;
- g) issue, lorsqu'elle est connue – décès, guérison, conséquences prévisibles à long terme;
- h) conditions environnementales au moment de l'incident – éclairage (en cas d'utilisation de lumière artificielle), temps (le cas échéant), température;
- i) endroit à bord où la lésion s'est produite;
- j) activités menées par le marin au moment de l'incident;
- k) relevé des heures de travail ou de repos du marin pendant les 72 heures précédant l'incident;
- l) coordonnées de tout autre marin affecté par l'incident;
- m) brève description des événements qui se sont produits autour de l'incident.

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

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

7.4. Enquêtes sur les accidents du travail et les lésions professionnelles

- 185.** 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 ¹⁰, et définir par catégorie la nature et la gravité des accidents du travail et des lésions professionnelles devant faire l'objet d'une enquête par ladite autorité et/ou par l'armateur. 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. Les enquêtes entreprises par l'armateur devraient activement associer le comité de sécurité à bord.
- 186.** Les faits ayant provoqué l'incident devraient être analysés afin d'en établir les facteurs déterminants possibles, et le rapport d'enquête devrait en faire état avec exactitude. L'enquête devrait notamment répondre aux questions suivantes:
- a) Qu'est-il arrivé?
 - b) Comment est-ce arrivé?
 - c) Pourquoi est-ce arrivé?
- 187.** En l'absence d'une enquête approfondie sur la question de savoir pourquoi un incident s'est produit, le risque est grand de ne jamais pouvoir identifier les facteurs déterminants de façon à éviter que des incidents semblables ne se reproduisent.
- 188.** Les erreurs humaines, techniques et organisationnelles résultent de plusieurs causes. Une erreur ne devrait pas être perçue comme un facteur déterminant en lui-même, mais plutôt comme pouvant être la conséquence de problèmes plus graves liés aux politiques et programmes de sécurité et de santé au travail ainsi qu'à la culture de la sécurité dans son ensemble. Le point de départ de l'enquête devrait être la mise au jour de la raison pour laquelle une erreur s'est produite et des circonstances qui ont entouré l'incident.
- 189.** Il faudrait envisager d'inclure les points suivants dans l'enquête ¹¹:
- a) le milieu de travail, par exemple les surfaces de travail, la disposition des machines, les moyens d'accès, l'éclairage et les méthodes de travail;
 - b) la fréquence par groupe d'âge des accidents du travail et des lésions professionnelles;
 - c) les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires;
 - d) les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement de la charge de travail;
 - e) les problèmes résultant des progrès techniques et des interfaces homme-machine ainsi que leur influence sur la composition des équipages;
 - f) les problèmes résultant de défaillances humaines.

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

¹¹ MLC, 2006, principe directeur B4.3.6, paragr. 2.

7.5. Déclarations et enquêtes relatives aux maladies professionnelles

190. Au moment de mettre en place des dispositions relatives aux déclarations et enquêtes relatives à une maladie professionnelle affectant les gens de mer, l'autorité compétente devrait examiner les caractéristiques de cette maladie. De nombreuses maladies ne sont pas dues à un unique facteur déterminant, les symptômes peuvent apparaître tardivement, et des compétences cliniques spécifiques peuvent être requises pour pouvoir les reconnaître. Les informations sur la maladie doivent rester confidentielles. Il convient d'envisager les mesures suivantes, pour autant qu'elles ne soient pas déjà prévues par le système de santé national:

- a) prendre les dispositions appropriées pour permettre aux armateurs de déclarer toute maladie professionnelle reconnue, dont eux-mêmes ou les comités de sécurité à bord des navires estiment qu'elle est liée aux conditions de travail à bord;
- b) établir une liste des maladies professionnelles pouvant survenir chez les gens de mer et préciser les dispositions prises en vue de leur notification. Cette liste devrait être dressée sur la base de la liste des maladies professionnelles de l'OIT¹² ou d'une liste nationale;
- c) recommander que des dispositions soient prises en vue d'un examen médical et de la déclaration des maladies lorsque l'évaluation des risques tend à montrer l'existence d'un risque prévisible de maladie au sein d'un groupe donné de travailleurs¹³;
- d) surveiller et analyser, en collaboration avec les autorités sanitaires nationales, les cas de décès, de handicap et de maladie grave constatés chez les gens de mer;
- e) prendre des dispositions pour que des enquêtes soient effectuées en cas de suspicion de nouveaux problèmes de santé et de toute concentration de pathologies imprévue décelée chez un groupe donné de gens de mer;
- f) recueillir et diffuser des déclarations de tous risques nouvellement identifiés pour la santé des gens de mer, accompagnées de recommandations sur les mesures requises afin de les prévenir;
- g) encourager le développement des compétences dans la recherche sur les risques pour la santé des gens de mer afin de faciliter l'exécution des points a) à f);
- h) sensibiliser les professionnels de la santé chargés d'examiner et de soigner les gens de mer aux risques pour la santé de ces derniers, et prendre des dispositions pour signaler tous faits nouveaux et mener les enquêtes nécessaires à leur sujet.

7.6. Confidentialité des données

191. La confidentialité des données devrait être préservée comme indiqué dans le chapitre 3.6.

¹² BIT: *Liste des maladies professionnelles* (révisée 2010), http://www.ilo.org/safework/info/publications/WCMS_125137/lang--en/index.htm (en anglais seulement).

¹³ Voir BIT: convention (n° 161) sur les services de santé au travail, 1985, et recommandation (n° 171) sur les services de santé au travail, 1985.

8. Formation et instruction des gens de mer

8.1. Conditions générales

192. La règle 1.3 précise que, pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation ou être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions et qu'il doit avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. La norme A4.3, paragraphe 1 a), requiert également que les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail comprennent la formation et l'instruction des gens de mer.

193. Les paragraphes 3, 4 et 8 de la norme A3.2 énoncent les prescriptions minimales relatives aux cuisiniers de navire et leurs compétences, y compris des informations concernant la sécurité et la santé sur le lieu de travail. Les *Directives sur la formation des cuisiniers de navire* élaborées par le BIT fournissent d'autres orientations en la matière.

194. Conformément à la Convention STCW de l'OMI:

- a) tous les gens de mer doivent détenir un titre approprié et répondre à la norme de compétence applicable ¹;
- b) les gens de mer doivent être compétents pour effectuer les tâches qui leur sont confiées et familiarisés avec leurs tâches spécifiques et avec les dispositifs, les installations, le matériel, les procédures et les caractéristiques du navire se rapportant aux tâches qui leur incombent habituellement ou dans une situation d'urgence ²;
- c) avant d'être affectées à des tâches à bord, toutes les personnes autres que les passagers, employées ou engagées à bord d'un navire de mer, doivent recevoir une formation approuvée leur permettant de se familiariser avec les techniques individuelles de survie ou recevoir des informations et un enseignement suffisants ³;
- d) les gens de mer employés ou engagés dans une capacité quelconque à bord d'un navire pour faire partie des effectifs du navire et qui sont chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité et la prévention de la pollution dans le cadre de l'exploitation du navire doivent, avant d'être affectés à quelque tâche que ce soit à bord, recevoir une formation ou un enseignement de base appropriés dans les techniques individuelles de survie, la prévention de l'incendie et la lutte contre l'incendie, les premiers secours élémentaires et la sécurité individuelle et les responsabilités sociales ⁴.

195. Une formation appropriée et des mécanismes de certification des connaissances et des compétences sont des mesures importantes s'agissant de garantir des conditions de travail sûres et saines. Les programmes de formation devraient être périodiquement revus et mis à jour pour prendre en compte l'évolution des types et des dimensions des navires, ainsi que

¹ Convention STCW, Règle I/14, paragr. 1 c).

² Convention STCW, Règle I/14.

³ Convention STCW, Règle VI/1 et section A/VI/1, paragr. 1.

⁴ Convention STCW, Règle VI/1 et section A/VI/1, paragr. 2.

les changements intervenus concernant le matériel utilisé, l'organisation des équipages, la nationalité, les langues et les méthodes de travail à bord.

196. La formation pour les gens de mer répondant aux dispositions en matière de formation de la Convention STCW inclut certaines questions relatives à la sécurité et à la santé au travail. L'autorité compétente devrait coopérer avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de fournir des informations et des instructions concernant les risques professionnels non couverts par la Convention STCW, le paragraphe 4 de la norme A3.2 de la MLC, 2006, ou les *Directives sur la formation des cuisiniers de navire*. Cette formation devrait prévoir des activités de sensibilisation aux risques professionnels, à la protection de la sécurité et de la santé au travail et aux mesures de prévention des accidents, notamment:

- a) le recours aux vidéos, l'enseignement à distance ou des cours de formation dispensés en classe;
- b) l'apposition d'affiches à bord;
- c) la lecture de journaux incluant des articles traitant des risques du travail maritime, de la protection de la sécurité et de la santé au travail et des mesures de prévention des accidents;
- d) l'organisation de campagnes d'information à l'intention des gens de mer utilisant différents médias.

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

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

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

199. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs envisagent d'inclure les thèmes relatifs à la santé et aux risques encourus lors d'expositions dangereuses tels qu'ils sont décrits dans le chapitre 6 en tant que partie intégrante des programmes de familiarisation avec la sécurité à bord.

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

8.2.1 Nouvelles recrues et marins de retour

201. Les marins nouveaux dans le secteur encourent parfois un risque plus élevé de se blesser au travail que le personnel plus expérimenté. Il est important de veiller à ce que les nouvelles recrues, ainsi que les marins de retour après une longue absence ou qui changent de fonctions et ne sont pas encore familiarisés avec l'utilisation de l'équipement, du matériel ou avec les méthodes de travail reçoivent dès que possible des informations sur

les politiques de sécurité et de santé à bord des navires. Des réunions «boîte à outils» ou des séances d'information sur la sécurité pourraient faire partie des programmes de familiarisation sur la sécurité.

8.3. Communiquer aux gens de mer les informations sur la sécurité et la santé au travail

202. Les armateurs devraient communiquer les informations et les documents traitant de la sécurité et de la santé au travail et des risques particuliers à bord des navires d'une manière efficace ⁵.

203. Les mesures suivantes peuvent notamment être prises:

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

⁵ MLC, 2006, et Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT): *ILO, Maritime Labour Convention and ITF guidance about the health and safety on board ships* (BIT: Convention du travail maritime et directives de la FIOT sur la sécurité et la santé à bord des navires), <http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/40264/ILO,%20MLC%20and%20ITF%20Guidance%20on%20Health%20and%20Safety.pdf> (en anglais seulement).

9. Catégories particulières de personnel

9.1. Aperçu

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

9.2. Gens de mer de moins de 18 ans

205. L'autorité compétente doit veiller à ce que le milieu de travail des gens de mer (de moins de 18 ans) fasse l'objet d'une attention particulière ² car leur développement sur les plans physique et psychologique n'est pas terminé. Ils n'ont pas la même maturité ou expérience que leurs aînés, ni la même sensibilité aux risques potentiels et réels. Ils sont aussi plus vulnérables que leurs aînés à certaines conséquences néfastes sur la santé à court et à long terme. Les gens de mer doivent remplir les conditions en matière d'âge minimum ³ et respecter les dispositions relatives aux examens médicaux et aux heures de repos, notamment ⁴.

206. La réglementation nationale applicable devrait définir des mesures spécifiques visant à éliminer ou à réduire au minimum l'exposition des gens de mer de moins de 18 ans aux risques professionnels dans l'exercice de leurs fonctions.

207. Les règlements devraient établir des restrictions concernant les travaux potentiellement dangereux que les gens de mer de moins de 18 ans, s'ils ne possèdent pas les qualifications requises, ne devraient pas exécuter sans contrôle ni instructions appropriés, tels que les types de travaux énumérés dans le principe directeur B4.3.10, paragraphe 2.

208. Le comité de sécurité devrait participer à la planification, à la mise en œuvre, au contrôle et à l'évaluation des risques en matière de sécurité et de santé au travail des gens de mer de moins de 18 ans à bord.

209. Il faudrait aussi prendre des mesures pratiques pour garantir la sécurité et la santé des jeunes gens de mer à savoir, par exemple, des cours de formation spéciaux, une sensibilisation officielle à la prévention des accidents ciblant les jeunes, une information sur la prévention des accidents et la protection de la santé concernant divers types de travaux à bord, une instruction et une surveillance professionnelles.

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

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

³ MLC, 2006, règle 1.1, norme A1.1.

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

-
- 210.** Les programmes d'éducation et de formation des jeunes gens de mer, tant à terre qu'à bord des navires, devraient prévoir un enseignement sur les effets néfastes de l'alcool et des drogues et d'autres substances potentiellement dangereuses, et sur les risques et problèmes relatifs au VIH/sida et à d'autres maladies transmissibles⁵.

9.3. Femmes marins

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

9.4. Personnel de service temporaire

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

⁵ Voir chapitre 6.7.2.1.

Annexe I

Note explicative sur les règles et le code de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

1. La présente note ne fait pas partie de la convention du travail maritime. Elle vise seulement à faciliter la lecture.
2. La convention se compose de trois parties distinctes mais reliées entre elles, à savoir les articles, les règles et le code.
3. Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention. Ils ne peuvent être modifiés que par la Conférence sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).
4. Le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires). Le code peut être modifié suivant la procédure simplifiée décrite à l'article XV de la convention. Étant donné qu'il contient des indications détaillées sur la manière dont les dispositions doivent être appliquées, les modifications qui lui seront éventuellement apportées ne devront pas réduire la portée générale des articles et des règles.
5. Les dispositions des règles et du code sont regroupées sous les cinq titres suivants:
 - Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires
 - Titre 2: Conditions d'emploi
 - Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table
 - Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale
 - Titre 5: Conformité et mise en application des dispositions
6. Chaque titre contient des groupes de dispositions ayant trait à un droit ou à un principe (ou à une mesure de mise en application pour le titre 5), avec une numérotation correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant l'âge minimum).
7. La convention a trois objectifs sous-jacents:
 - a) établir (dans les articles et règles) un ensemble solide de droits et de principes;
 - b) laisser aux Membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits;
 - c) veiller (via le titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.
8. La souplesse d'application résulte essentiellement de deux éléments: le premier est la faculté donnée à chaque Membre, si nécessaire (art. VI, paragr. 3), de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code en mettant en œuvre des mesures équivalentes dans l'ensemble (telles que définies à l'article VI, paragr. 4).
9. Le second élément de souplesse réside dans les prescriptions obligatoires d'un grand nombre de dispositions de la partie A qui sont énoncées d'une façon plus générale, ce qui laisse une plus grande latitude quant aux mesures précises devant être prises au niveau national. Dans ces cas-là, des orientations pour la mise en œuvre sont données dans la partie B, non obligatoire, du code. Ainsi, les Membres ayant ratifié la convention peuvent vérifier le type de mesures qui peuvent être attendues d'eux en vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A, ainsi que les mesures qui ne seraient pas nécessairement exigées. Par exemple, la norme A4.1 prescrit que tous les navires doivent permettre un accès rapide aux médicaments nécessaires pour les soins médicaux à bord des navires (paragr. 1 b)) et que «tout navire dispose d'une pharmacie de bord» (paragr. 4 a)). Pour s'acquitter en toute bonne foi de cette obligation, il ne suffit manifestement pas d'avoir une pharmacie à bord de chaque navire. Une indication plus précise de ce qui est nécessaire pour

garantir que le contenu de la pharmacie sera correctement stocké, utilisé et entretenu figure dans le principe directeur B4.1.1 (paragr. 4).

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

Annexe II

Dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

Articles III et IV de la MLC, 2006

DROITS ET PRINCIPES FONDAMENTAUX

Article III

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

- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
- c) l'abolition effective du travail des enfants;
- d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

DROITS EN MATIERE D'EMPLOI ET DROITS SOCIAUX DES GENS DE MER

Article IV

1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.
2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.
3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.
4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.
5. Tout Membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la présente convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.

Titre 1. Règle 1.1 – Age minimum

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

1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire.
2. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans.
3. Un âge minimum supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le code.

Norme A1.1 – Age minimum

1. L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit.
2. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de la présente norme, le terme «nuit» est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre

-
- une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.
3. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand:
 - a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou
 - b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.
 4. L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. Les types de travail en question seront déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables.

Règle 1.3 – Formation et qualifications

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

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.
2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.
3. Les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.
4. Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, doit continuer à s'acquitter des obligations découlant de cet instrument, sauf si des dispositions à caractère contraignant portant sur la question ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale et sont entrées en vigueur, ou jusqu'à ce que tel soit le cas, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 3 de l'article VIII, la date la plus rapprochée étant retenue.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Principe directeur B4.3.2 – Exposition au bruit

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

Principe directeur B4.3.3 – Exposition aux vibrations

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

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

Principe directeur B4.3.4 – Obligations de l'armateur

1. Toute obligation incombant à l'armateur de fournir du matériel de protection ou d'autres dispositifs de prévention des accidents devrait être assortie, en général, de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.
2. Il faudrait aussi tenir compte des articles 7 et 11 de la convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, et des dispositions correspondantes de la recommandation (n° 118) sur la protection des machines, 1963, qui disposent qu'il incombe, d'une part, à l'employeur de veiller à ce que les machines soient munies de dispositifs de protection appropriés et à ce qu'aucune machine ne soit utilisée sans ces dispositifs et, d'autre part, au travailleur de ne pas utiliser une machine si les dispositifs de protection dont elle est pourvue ne sont pas en place, et de ne pas rendre inopérants ces dispositifs.

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

1. Tous les accidents du travail et les maladies professionnelles devraient être signalés pour faire l'objet d'enquêtes et pour que des statistiques détaillées soient établies, analysées et publiées, en tenant compte de la protection des données personnelles des gens de mer concernés. Les rapports ne devraient pas être limités aux cas d'accidents et de maladies mortels ni aux accidents impliquant le navire.
2. Les statistiques visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient porter sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents, des lésions et des maladies professionnelles et préciser, le cas échéant, dans quel service du navire l'accident s'est produit, le type d'accident et s'il est survenu en mer ou dans un port.
3. Tout Membre devrait tenir dûment compte de tout système ou modèle international d'enregistrement des accidents des gens de mer éventuellement établi par l'Organisation internationale du Travail.

Principe directeur B4.3.6 – Enquêtes

1. L'autorité compétente devrait entreprendre une enquête sur les causes et les circonstances de tous les accidents du travail et de toutes les lésions et maladies professionnelles entraînant des pertes de vies humaines ou de graves lésions corporelles, ainsi que sur tous autres cas spécifiés par la législation nationale.
2. Il faudrait envisager d'inclure les points suivants parmi ceux qui pourraient faire l'objet d'une enquête:
 - a) le milieu de travail, par exemple les surfaces de travail, la disposition des machines, les moyens d'accès, l'éclairage et les méthodes de travail;
 - b) la fréquence par groupe d'âge des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles;
 - c) les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires;
 - d) les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence de l'accroissement de la charge de travail;

-
- e) les problèmes et les conséquences résultant des progrès techniques, ainsi que de leur influence sur la composition des équipages;
 - f) les problèmes résultant de défaillances humaines.

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

1. Afin de disposer d'une base fiable pour l'adoption de mesures visant à promouvoir la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles qui sont dus aux risques propres au travail maritime, il faudrait entreprendre des recherches sur les tendances générales ainsi que sur les risques révélés par les statistiques.
2. La mise en œuvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail devrait être organisée de telle sorte que l'autorité compétente, les armateurs et les gens de mer ou leurs représentants et les autres organismes intéressés puissent y jouer un rôle actif, y compris par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou les résultats d'une évaluation systématique des risques. En particulier, il faudrait créer des commissions mixtes, nationales ou locales, chargées de la prévention et de la protection de la sécurité et de la santé au travail ou des groupes de travail ad hoc et des comités à bord, au sein desquels les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées seraient représentées.
3. Lorsque ces activités sont menées au niveau de la compagnie, il conviendrait d'envisager la représentation des gens de mer dans tout comité de sécurité à bord des navires de l'armateur en question.

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

1. Il faudrait envisager d'inclure les fonctions suivantes parmi les fonctions attribuées aux commissions et autres organismes visés au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.7:
 - a) l'élaboration de directives et de politiques nationales relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail et de dispositions, de règles et de manuels relatifs à la prévention des accidents;
 - b) l'organisation d'une formation et de programmes relatifs à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents;
 - c) l'organisation d'une information publique en matière de protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents, en particulier au moyen de films, d'affiches, d'avis et de brochures;
 - d) la distribution de documentation et la diffusion d'informations relatives à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents, de façon à atteindre les gens de mer à bord des navires.
2. Les règles ou recommandations adoptées par les autorités ou organismes nationaux ou par les organisations internationales intéressées devraient être prises en considération pour la préparation des textes relatifs aux mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ou l'élaboration des pratiques recommandées.
3. Lors de l'élaboration des programmes de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents, tout Membre devrait tenir dûment compte de tout Recueil de directives pratiques concernant la sécurité et la santé des gens de mer éventuellement publié par l'Organisation internationale du Travail.

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

1. Les programmes relatifs à la formation visée au paragraphe 1 *a)* de la norme A4.3 devraient être périodiquement revus et mis à jour pour tenir compte de l'évolution des types de navires et de leurs dimensions ainsi que des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.
2. L'information publique relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents devrait être continue. Elle pourrait revêtir les formes suivantes:
 - a)* matériel éducatif audiovisuel, tel que films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;
 - b)* affiches apposées à bord des navires;
 - c)* insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;
 - d)* campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.
3. L'information publique visée au paragraphe 2 du présent principe directeur devrait tenir compte des nationalités, langues et cultures différentes des gens de mer à bord d'un navire.

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

1. Les règlements sur la sécurité et la santé devraient se référer aux dispositions générales concernant les examens médicaux, avant l'entrée en fonction et en cours d'emploi, ainsi que la prévention des accidents et la protection de la santé au travail, qui sont applicables aux activités des gens de mer. Ces règlements devraient préciser en outre les mesures propres à réduire au minimum les risques professionnels auxquels sont exposés les jeunes gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions.
2. Les règlements devraient établir des restrictions empêchant que des jeunes gens de mer dont les aptitudes correspondantes ne seraient pas pleinement reconnues par l'autorité compétente exécutent sans contrôle ni instruction appropriés certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou d'atteinte à leur santé ou à leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou d'aptitude. L'autorité compétente pourrait prendre en considération, en particulier, les tâches comportant:
 - a)* le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds;
 - b)* le travail à l'intérieur des chaudières, des réservoirs et des caissons étanches;
 - c)* l'exposition à des bruits ou à des vibrations atteignant des niveaux nocifs;
 - d)* la conduite d'engins de levage ou d'autres équipements ou outils à moteur ou la communication par signes avec les conducteurs d'équipements de ce genre;
 - e)* la manipulation de câbles d'amarrage ou de remorquage ou des appareils de mouillage;
 - f)* le gréement;
 - g)* le travail dans la mâture ou sur le pont par gros temps;
 - h)* le quart de nuit;
 - i)* l'entretien de l'équipement électrique;
 - j)* le contact avec des matières potentiellement dangereuses ou avec des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques, et l'exposition à des rayonnements ionisants;
 - k)* le nettoyage des appareils de cuisine;

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

Principe directeur B4.3.11 – Coopération internationale

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

Annexe III

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

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

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

Note: 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).

