



COMITÉ DE LA PROTECTION
DU MILIEU MARIN
59^{ème} session
Point 16 de l'ordre du jour

MEPC 59/16/3
8 mai 2009
Original: ANGLAIS

RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN

Promouvoir un comportement sûr dans une culture axée sur la sécurité

Document présenté par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	Le présent document contient des propositions d'amendements à apporter au Code ISM afin de permettre aux gens de mer de participer pleinement aux initiatives en matière d'hygiène et de sécurité.
Orientations stratégiques:	5.2
Mesures de haut niveau:	5.2.2
Résultats escomptés:	-
Mesures à prendre:	Paragraphe 13
Documents de référence:	MSC 77/17/1, MSC 82/21/2, résolution A.947(23), MSC 84/15/1, MSC 84/WP.6 MSC 84/24 et Code ISM

Introduction

1 Dans le document MSC 77/17/1, visant à promouvoir un comportement sûr dans une culture axée sur la sécurité, le Royaume-Uni reconnaissait qu'en vertu du modèle de maturité de la culture axée sur la sécurité, l'engagement du personnel de première ligne en matière d'hygiène et de sécurité était décisif et que le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) était le principal instrument qui permettrait de parvenir à une réduction des événements et des accidents en mer.

2 Dans le document MSC 84/15/1, la Nouvelle-Zélande déclarait que le Code ISM adoptait une approche descendante à l'égard de la culture axée sur la sécurité. Les coauteurs de ce document estimaient que les objectifs du Code ISM ne pouvaient être pleinement atteints que si les gens de mer, officiers et membres d'équipage étaient considérés comme un élément essentiel et indissociable de la culture axée sur la sécurité et étaient dotés des moyens d'apporter une contribution au système de gestion de la sécurité à bord.

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.



LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES :

Un défi à relever pour l'OMI aussi !

3 Au MSC 82, les coauteurs, ainsi que l'Afrique du Sud et les Philippines (MSC 82/21/2) avaient proposé l'inscription d'une nouvelle question au programme de travail et :

- .1 que le paragraphe 1.4 de la section 1 et les sections 6 et 12 du Code international de gestion de la sécurité soient révisés afin qu'y soit incorporée une prescription concernant la représentation des gens de mer pour les questions de sécurité; et
- .2 qu'une formation appropriée soit mise sur pied à l'intention des représentants des gens de mer pour les questions de sécurité.

4 Par la suite, le MSC 83 a décidé que le Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain devrait élaborer un projet d'amendements au Code ISM, étant entendu que la portée de ces amendements devrait être limitée aux prescriptions relatives à la représentation des gens de mer pour les questions de sécurité (MSC 83/28, paragraphe 15.6).

5 Au MSC 84, un certain nombre de délégations se sont déclarées en faveur de la proposition qui visait à modifier le Code ISM pour permettre aux gens de mer de participer pleinement aux initiatives en matière d'hygiène et de sécurité. Certaines délégations, tout en soutenant le principe des amendements qu'il était proposé d'apporter au Code ISM, ont demandé des précisions sur les aspects suivants :

- .1 le processus de sélection/de nomination du représentant des gens de mer pour les questions de sécurité;
- .2 la formation du représentant des gens de mer pour les questions de sécurité;
- .3 la protection du représentant des gens de mer pour les questions de sécurité contre le renvoi, car ces questions pouvaient être une source de conflit; et
- .4 l'autorité du capitaine au regard du rôle et des responsabilités du représentant des gens de mer pour les questions de sécurité.

6 Au cours des échanges de vues en séance plénière, il a été précisé que l'autorité du capitaine était inscrite dans la Convention SOLAS et dans le Code ISM, ce qui représentait en soi une façon globale de considérer la sécurité à bord. Un certain nombre de délégations ont fait savoir au Comité qu'il y avait des représentants des gens de mer pour les questions de sécurité à bord des navires battant leur pavillon depuis de nombreuses années sans que cela ne crée aucun problème.

7 Tenant compte des points de vue et des observations indiqués ci-dessus, le Comité a renvoyé la proposition au Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain pour qu'il l'examine en détail.

8 Après avoir reçu le rapport du Groupe de travail (MSC 84/WP.6), le Comité est convenu que la promotion d'un comportement sûr dans une culture axée sur la sécurité à bord des navires nécessitait l'engagement de l'ensemble du personnel, à terre et à bord, dans un climat de collaboration, sans crainte de répercussions ou d'intimidation.

9 Plusieurs délégations ont estimé que, bien qu'un représentant des gens de mer pour les questions de sécurité puisse être nécessaire, la proposition, sous sa forme actuelle, suscitait des préoccupations concernant :

- .1 les navires de faibles dimensions dotés d'équipages restreints;
- .2 les navires dotés d'équipages pluriethniques;
- .3 la formation; et
- .4 le rapport avec le rôle d'agent de sûreté du navire.

10 Prenant note de ces préoccupations, le Comité a reconnu que la proposition devrait être de nouveau examinée à la prochaine session du Groupe de travail mixte MSC/MEPC sur l'élément humain.

Suite donnée aux conclusions du MSC 84

11 Seuls de légers amendements au Code ISM avaient été proposés dans le document MSC 84/15/1 et leur interprétation était laissée à l'État du pavillon et au propriétaire de navires. Les coauteurs se sont également efforcés d'harmoniser toute prescription et tout libellé avec la Convention du travail maritime de l'OIT, tout en gardant à l'esprit que le but était de s'assurer que le Code favorise une meilleure culture axée sur la sécurité. Par ailleurs, les éléments suivants devraient également être pris en considération :

- .1 Navires de faibles dimensions dotés d'équipages restreints :

La plupart des États du pavillon exigent la présence d'un représentant pour les questions de sécurité lorsque l'effectif dépasse cinq membres d'équipage ainsi que des représentants supplémentaires en principe par département dans le cas des navires dotés d'équipages importants.

- .2 Navires dotés d'équipages pluriethniques :

Il incomberait au propriétaire de navires ou à l'État du pavillon de décider d'exiger des représentants supplémentaires pour les questions de sécurité sur la base de considérations ethniques. Étant donné qu'aujourd'hui, la plupart des navires sont dotés d'équipages composés de plusieurs nationalités, on préfère dans ce cas former les représentants pour les questions de sécurité à communiquer de manière efficace.

- .3 Formation :

La formation peut s'effectuer à bord à l'aide de logiciels, sous la supervision de l'agent de sûreté. La formation à terre peut être envisageable pour les compagnies plus importantes dotées des structures appropriées.

- .4 Rapport avec le rôle d'agent de sûreté du navire :

Le représentant pour les questions de sécurité travaillerait quotidiennement en étroite collaboration avec l'agent de sûreté du navire et sous sa supervision.

.5 Relation avec le capitaine :

Ainsi qu'il est clairement indiqué dans la règle 8 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans la section 5 du Code ISM, l'accent doit être mis sur l'autorité supérieure du capitaine et sa responsabilité concernant la sécurité et la prévention de la pollution et le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affrètement ou de toute autre personne, à des pressions.

Proposition d'amendements

12 On trouvera à l'annexe du présent document le projet d'amendements au Code ISM destiné à responsabiliser les gens de mer et à améliorer la culture axée sur la sécurité à bord des navires.

Mesures que le Comité est invité à prendre

13 Le Comité est invité à examiner l'avant-projet d'amendements qu'il est proposé d'apporter au Code ISM, tel qu'il figure à l'annexe du présent document, et à prendre les mesures qu'il jugera appropriées.

ANNEXE

**PROJET D'AMENDEMENTS
AU CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ****Section 1.1 Définitions**

- 1 Insérer le texte ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 1.1.12 :

"1.1.13 *Représentant des gens de mer pour les questions de sécurité* désigne le membre d'équipage d'un navire, officier ou matelot, qui a été nommé pour le représenter en vue de l'amélioration constante de la protection en matière d'hygiène et de sécurité sur le lieu de travail."

Section 6 Ressources et personnel

- 2 Insérer le texte ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 6.7 :

"6.8 La compagnie devrait veiller à ce que le représentant des gens de mer pour les questions de sécurité ait reçu la formation nécessaire pour assumer la tâche qui lui est confiée et ait une connaissance approfondie du système de gestion de la sécurité de la compagnie."

Section 12 Vérification, examen et évaluation effectués par la compagnie

- 3 Insérer le texte ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 12.6 :

"12.7 Les audits et révisions effectués en application des paragraphes 12.1 et 12.2 devraient prévoir la participation ou la contribution du représentant des gens de mer pour les questions de sécurité."
