

Santé, hygiène et habitabilité dans le cadre du contrôle par l'Etat du port

Jean-Charles CORNILLOU – chef du bureau SM3

Introduction :

Le contrôle par l'Etat du port est le droit d'un Etat d'effectuer un contrôle à bord d'un navire étranger faisant escale dans ses ports. Si chaque Etat est souverain pour élaborer ses lois et règlement, le contrôle d'un navire étranger sur la base de textes internationaux lui permet d'être plus efficace dans son action qui l'oppose à des tiers ressortissants d'autres Etats : capitaine, armateurs mais surtout Etat du pavillon.

L'usage d'instruments réglementaires internationaux a également l'intérêt d'harmoniser l'approche du contrôle dans une activité internationale telle que la marine marchande.

Le plus ancien instrument international toujours en vigueur date de 1966 avec la convention internationale sur les lignes de charges (LL 66) puis la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS 74) et la convention internationale sur les normes minimales dans la marine marchande de 1976 (OIT 147) pour ne citer les principales.

Ces conventions contiennent toutes une disposition simple en un article donnant le droit de contrôle à l'Etat du port sur la base des dispositions contenues dans la convention.

En 1982, suite aux catastrophes du Torrey Canyon (1967) et de l'Amoco Cadiz (1978) plusieurs Etats européens sur l'impulsion de la France, dont les côtes de Bretagne venaient d'être polluées, établirent un mémorandum d'entente sur le contrôle par l'Etat du port signé à Paris : d'où le Mémorandum d'entente de Paris (Paris Memorandum of understanding – Paris MoU).

Le Paris MoU est un « gentlemen agreement » entre plusieurs Etats d'intérêt commun, d'une zone géographique donnée (Nord Atlantique et Europe) qui met en commun le contrôle des navires sur la base de normes communes et à l'aide d'un système d'information commun (SIRENAC).

Parmi les instruments réglementaires du Paris MoU on trouve à ce jour : la convention OIT 147 et son protocole de 1996. Sur cette base les contrôles couvrent les domaines suivants :

1- Le marin:

age minimum: *conventions OIT n° 138, 58 & 7 (appendice de OIT 147)+OIT 180 art. 12 (Prot. OIT 147)*

examen médical: *convention OIT n°73 (appendice à OIT 147)*

contrat de travail: *convention OIT n° 22 (appendice à OIT 147)*

formation professionnelle: *convention OIT 147 article 2*

certificats de compétence des officiers: *convention OIT n°53 (appendice à OIT 147)*

2- emménagement:

logement et aménagement: *convention OIT 92 (appendice à OIT 147) + OIT 133(Prot. OIT 147)*

soins médicaux: *convention OIT 92 (appendice à OIT 147) + OIT 164 (Prot. OIT 147)*

couverts et service de table: *convention OIT 68 (appendice à OIT 147)*

3- organisation du travail et protection du marin:

heures de travail et effectif: *convention OIT 147 article 2 + OIT 180 (Prot. OIT 147)*

prevention des accidents: *convention OIT 134 (appendice à OIT 147)*

assurance maladie et accident: *conventions OIT 55, 56 and 130 (appendice à OIT 147)*

rapatriement: *convention OIT 166 (Prot. OIT 147)*

liberté d'association: *conventions OIT 87 and 98 (appendice à OIT 147) + OIT 135(Prot. OIT 147)*

Un groupe de travail au sein du Paris MoU, la « Task Force 22 » (TF 22) est chargée d'étudier l'élément humain. Cette Task Force est constituée de représentant de la France (TF-Leader), de la Belgique, du Danemark, de la Grèce, de l'Espagne, de la Suède, du Royaume Uni, de l'Irlande, de la Commission européenne, du Bureau International du Travail et du secrétariat du Paris MoU.

Jean Charles CORNILLOU

Tirés à part : Jean Charles CORNILLOU – Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer – SM3 – 3 place de Fontenoy – 75007 Paris

Parmi les termes de référence de la TF 22 qui ont été établis par le comité du Paris MoU, la TF 22 a été chargée de mettre en place une campagne renforcée sur l'élément humain en 2004, de proposer une formation aux inspecteurs et d'évaluer la campagne renforcée de 2004.

La campagne renforcée 2004 :

Les 10 premières questions du formulaire à remplir par les inspecteurs étaient identiques à celles du formulaire établi en 1997 pour une campagne identique. Il a donc été possible de faire un comparatif sur un échantillon de navires exploités dans une zone géographique identique. Le questionnaire de 2004 comprenait 5 questions supplémentaires relatives aux dispositions de la conventions OIT 180 sur les heures de travail et/ou de repos à bord des navires (voir annexe). Par ailleurs, contrairement à 1997 où les formulaires furent remplis manuellement et traités de la même façon, le formulaire 2004 a été complété en ligne sur le système d'information SIRENAC en parallèle à l'enregistrement du rapport d'inspection. Ainsi de nombreuses informations liées aux navires ont pu être extraites à l'issue de la campagne tels que : le type de navire, l'âge ou la jauge.

Le questionnaire comprenait 16 questions:

5 questions relevant de la convention OIT 68

6 questions relevant de la convention OIT 92
et de plus c'étaient les mêmes questions posées en 1997.

En plus, 5 questions supplémentaires sur la convention 180 ont été rajouté en 2004 du fait de l'entrée en vigueur très récemment (2002) de cette convention.

Les questions relevant de la C. 68 :

1. *Le stockage des provisions est-il approprié?*
2. *Y-a t'il suffisamment de provision pour le voyage vers le prochain port?*
3. *La cuisine est-elle bien entretenue?*
4. *La cuisine ou la cambuse sont-elles infestées de vermine?*
5. *L'équipement pour recevoir et produire l'eau potable est-il en condition acceptable?*

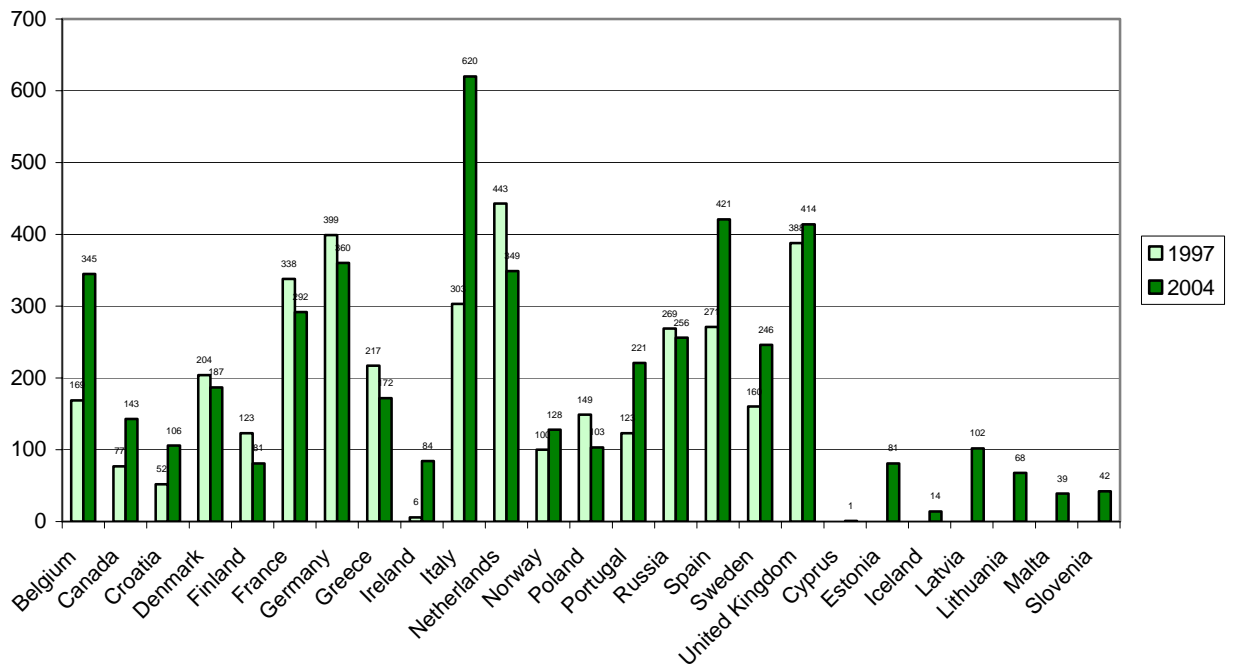
Et les questions relevant de la C. 92 :

6. *La ventilation et le chauffage sont –ils adéquats ?*
7. *Les sanitaires sont-ils adéquats est en condition acceptable ?*
- 8 a. *Un hôpital est-il obligatoire à bord ?*
- 8 b. *Si oui, l'aménagement de l'hôpital est-il adéquat et prêt à l'usage ?*
9. *Les emménagements sont-ils maintenus propres et habitables ?*
10. *Un expert sanitaire a t'il été requis par l'inspecteur ?*

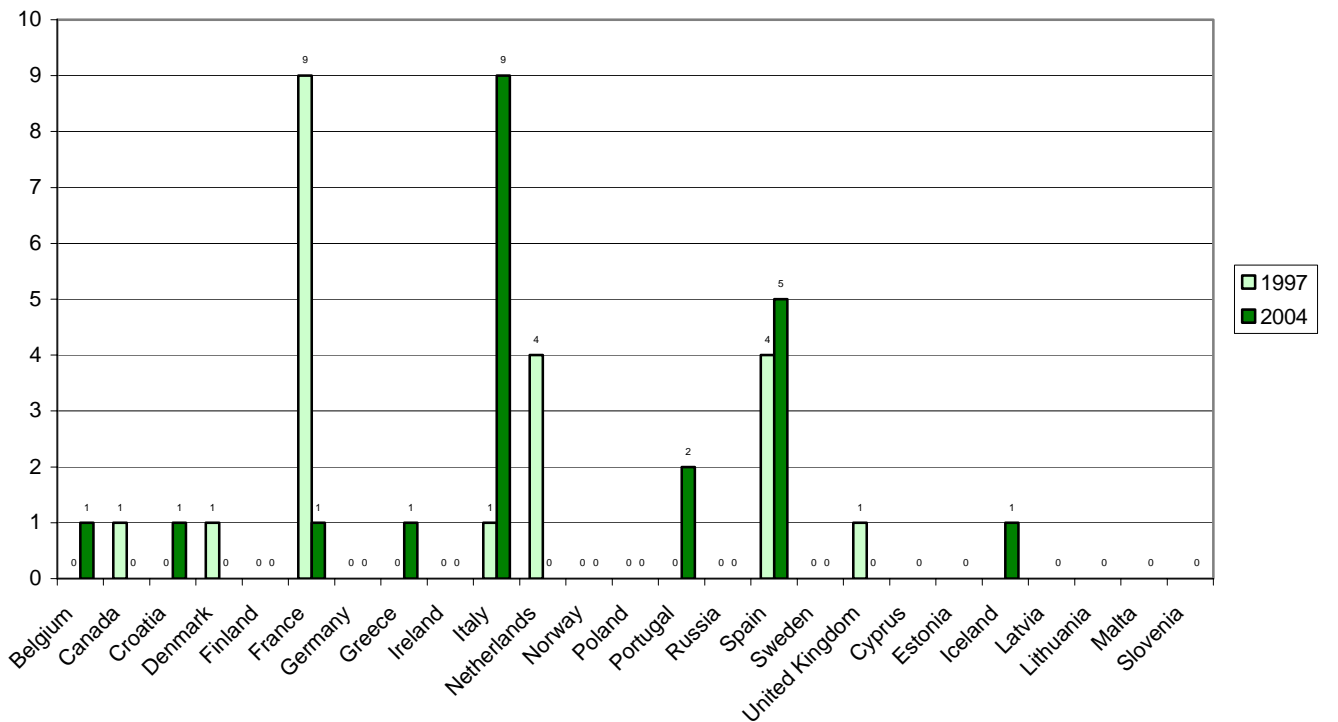
En 1997, la campagne se déroula du 1^{er} septembre au 30 novembre :25 % des **3791** navires inspectés avaient des déficiences dans au moins un des domaines d'inspection sélectionnés.

En 2004, la campagne se déroula du 1^{er} octobre au 31 décembre : 40% des **4547** navires inspectés avaient des déficiences dans les mêmes domaines d'inspection sélectionnés.

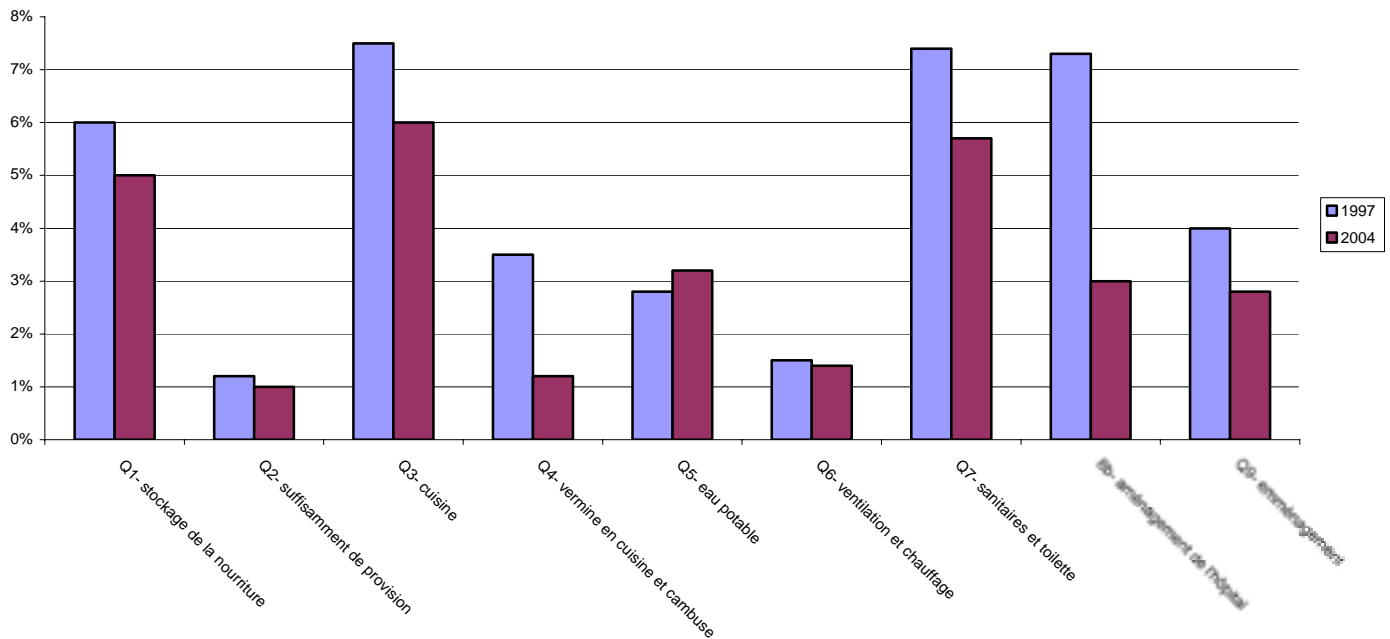
Nombre de formulaires remplis par Etat du port :



Nombre de navires détenus par Etat du port :



Liste des déficiences par question traitée :



De manière générale la proportion de navires présentant des déficiences relevant de OIT 147 (C.68 et C.92) n'a pas beaucoup changé de 1997 à 2004. On observe toutefois une légère amélioration générale et en particulier pour la question 4. Il semble qu'il y ait une tendance significative dans l'éradication des vermines (cafards, rats et autres ...) à bord des navires. Cela peut s'expliquer par le fait qu'il est très facile pour les inspecteurs de déceler cette déficience et que les navires semble avoir mis en œuvre les dispositions ad hoc pour ne pas être pénalisé dans les ports. Cette réalité n'est pas propre au Paris MoU mais bien à l'ensemble des ports du monde. Il s'agit bien ici de mesure élémentaire de salubrité.

On constate par contre une légère augmentation de déficiences sur la question 5 relative à l'eau potable. Il est vrai que l'on constate de plus en plus l'embarquement d'eau minérale en bouteille à bord des navires et qu'il n'est fait usage de l'eau du bord comme boisson que très rarement. Toutefois cette même eau est également utilisée pour la toilette du corps et la cuisine et une vigilance bactériologique et chimique doit être maintenue sur la production et la réserve d'eau douce à bord.

Ces résultats doivent toutefois être pris avec précaution étant donné la difficulté d'apprécier une disposition des conventions OIT d'une autre. Un faible taux de déficiences pour une

question ne veut pas dire nécessairement que ce soit une déficiences moins fréquente qu'une autre, mais peut très bien indiquer que la méthode d'inspection soit moins efficace.

Enfin l'évaluation montre en 2004 que 1275 navires n'étaient pas équipés d'un hôpital (question 8a), soit 27% de tous les navires inspectés au cours de la campagne 2004.

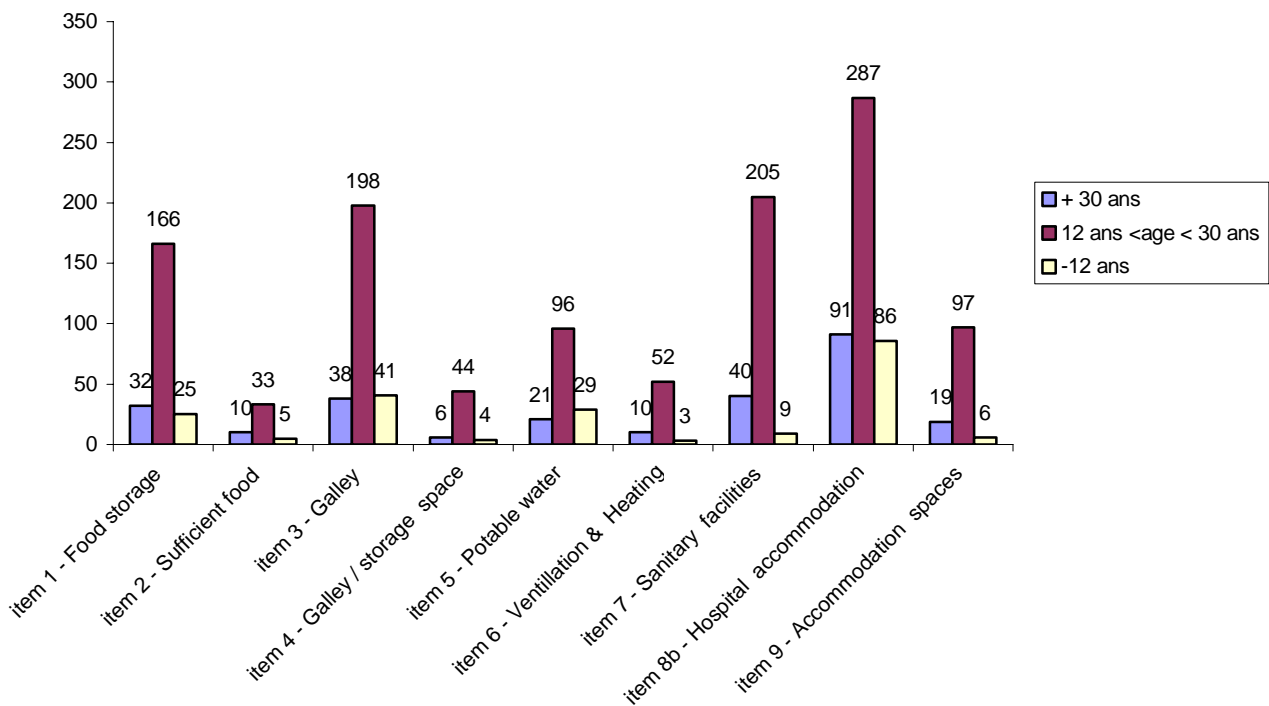
L'article 14 de C.92 dispose, parmi d'autres choses, qu'un navire avec un équipage de 15 marins ou plus et engagé dans un voyage de plus de 3 jours doit avoir un hôpital bien distinct des emménagements (Toutefois, sont dispensés de cette disposition les navires effectuant du cabotage côtier).

Il y a 723 navires non équipés d'un hôpital et battant le pavillon d'un Etat membre du Paris MoU ou d'un membre associé et d'Etats ou Territoires situés à proximité immédiate de la zone du Paris MoU. Il s'agit des pavillons de : Albanie, Algérie, Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Etats Unis d'Amérique (pour un navire ayant fait escale au Canada), îles Féroé, Finlande, France, Gibraltar, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Liban, Lituanie, Luxembourg, Malte, île de Man, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Fédération de Russie, Royaume Uni, Slovaquie, Suède, Turquie.

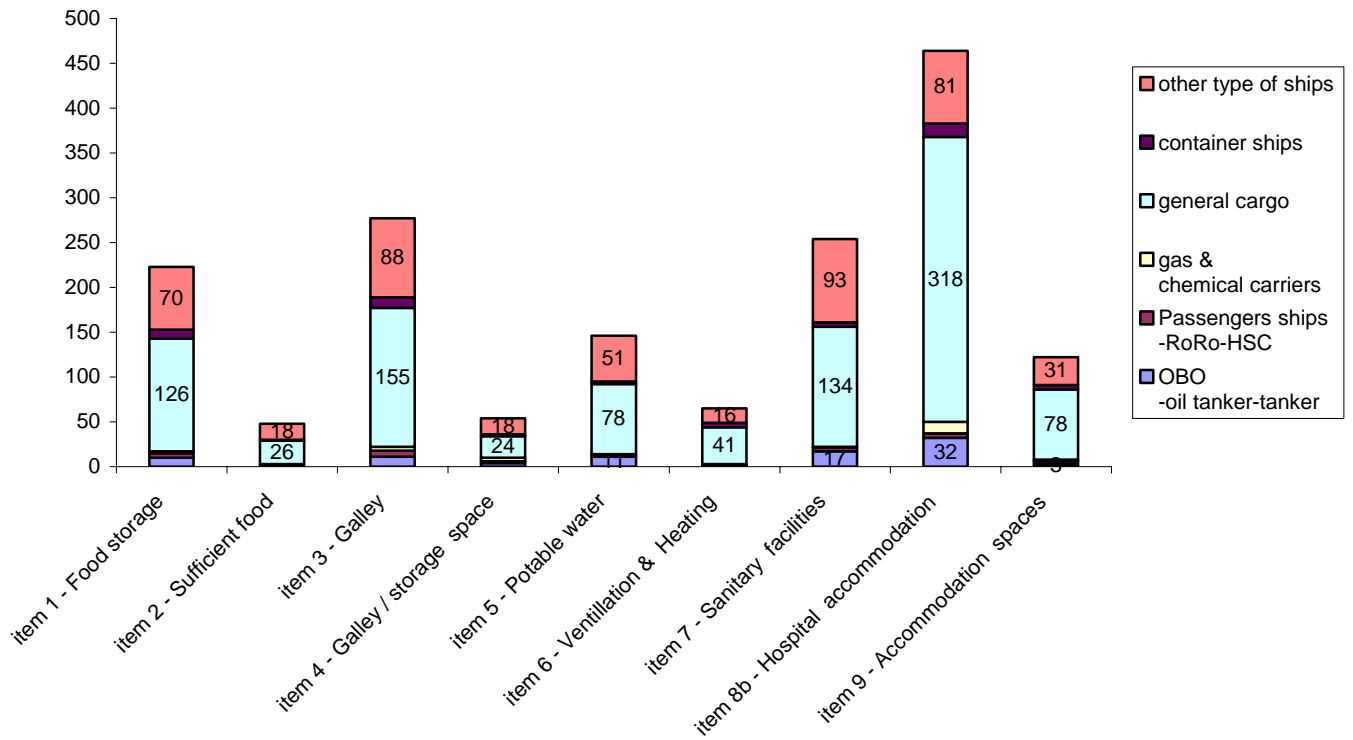
Aussi il restent 552 navires non équipés d'un hôpital pour lesquels il n'est pas évident de vérifier s'il y a un équipage de 15 ou plus mais doivent être engagés dans des voyages de moins de 3 jours. C'est un évidence qu'en dépit de la logique liant l'Etat du pavillon au

navire, il existe une autre logique de « libre trafic » pour des navires battant le pavillon d'un Etat sans aucune relation directe avec un Etat de la région. Et ces Etats peuvent être à plus de 3 jours de voyage (comme le Tuvalu par exemple).

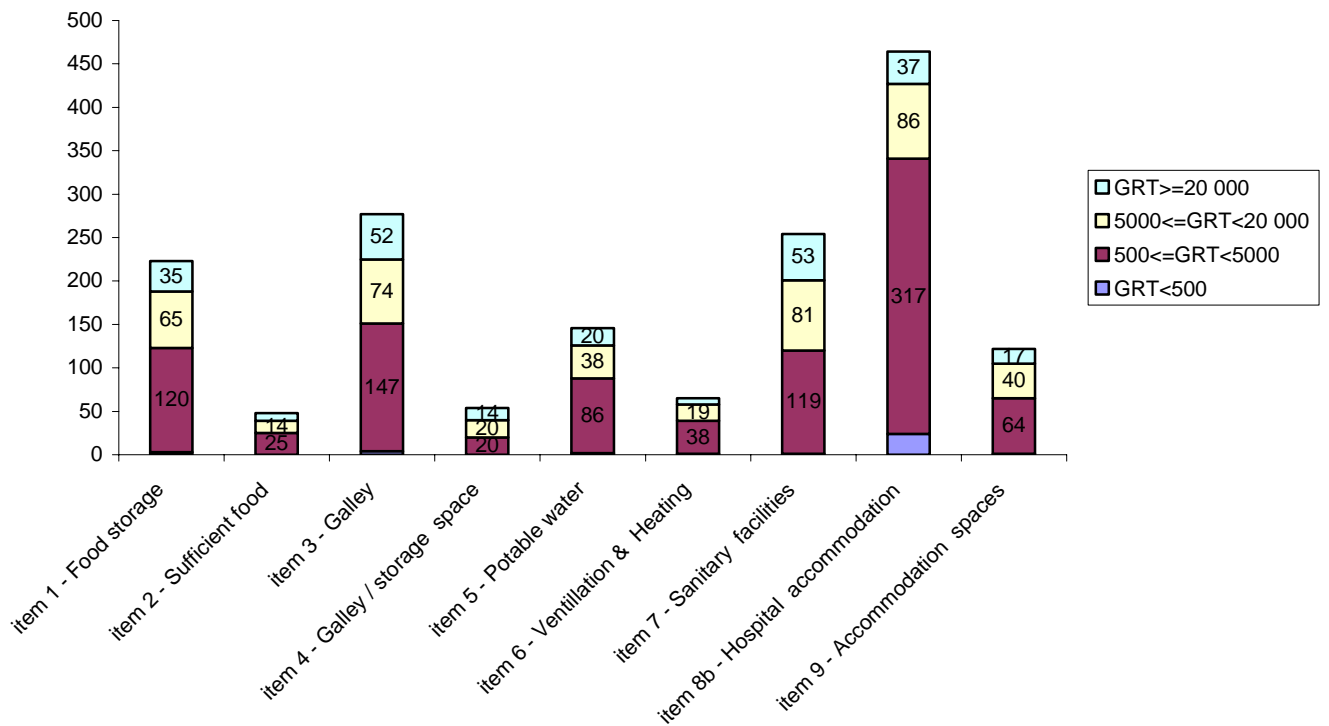
Comparaison par tranche d'âges en 2004:



Comparaison par type de navire en 2004 :



Comparaison par jauge en 2004:



Conclusion :

1. Les résultats de la campagne sont très encourageant en ce qui concerne la participation des inspecteurs.

Cela montre à nouveau que même si les inspecteurs ne sont pas toujours à l'aise avec les conventions OIT, ils se sont bien impliqués dans les domaines de l'OIT relevant des conditions de vie et de travail à bord des navire tant en 2004 qu'en 1997.

Le nombre croissant de déficiences OIT de 18% en 1997 à 33% en 2004 montre que les inspecteurs ont eu une attention particulière dans les domaines couverts par l'OIT 147.

2. Cependant la faiblesse du taux de déficiences pour des motifs relevant de la

convention OIT 147 autant que le faible taux de détention de navire pour les mêmes motifs reste une grande interrogation. Quelques réponses possibles sont proposées ci-après:

2.1. Les inspecteurs ont besoin d'exercer leur jugement professionnel et doivent être formés pour cela.

2.2. Des guides de conduite explicites applicables par les inspecteurs du monde entier doivent être élaborés par le BIT.

2.3. La future convention unifiée de l'OIT doit faire référence clairement à des guides de conduites comme dans les conventions de l'OMI.

ANNEXE: CIC FORM / Formulaire de la campagne renforcée

Port State :
 Port of inspection :
 Date of inspection :

Name of the vessel :
 Flag of the vessel :
 IMO number :
 Target Factor:

ActionTaken Code	YES	NO
1. Food storage is adequate (Conv. 147/Conv. 68, Article 5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Sufficient food for intended voyage to next port (Conv. 147/Conv. 68, Article 5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Galley is in adequate condition (Conv. 147/Conv. 68, Article 5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Galley and/or storage spaces free from extensive vermin (Conv. 147/Conv. 68, Article 5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Equipment (hoses and deck fittings) for receiving and producing potable water is in acceptable condition (Conv. 147/Conv. 68, Article 5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Ventilation and heating in accommodation are adequate (Conv. 147/Conv. 92, Article 7 & 8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Sanitary facilities are adequate and in acceptable condition (Conv. 147/Conv. 92, Article 13)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8a. A separate hospital accommodation is required for the ship (Conv. 147/Conv. 92, Article 14)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8b. If required, the hospital accommodation is adequate and ready for use	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Accommodation spaces are maintained in clean and habitable condition (Conv. 147/Conv. 92)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. A port health official or other health/hygiene expert was asked to provide expertise or otherwise assist (Conv. 147/Conv.92 Article 5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Is the table with the shipboard working arrangement posted? (Protocol of 1996 to C.147/Conv.180 art. 5 para. 7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a. Does it contain the required information? (Protocol of 1996 to C.147/Conv.180 art. 5 para. 7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b. Is it in the working language of the ship and in English? (Protocol of 1996 to C.147/Conv.180 art. 5 para. 8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Are there records of seafarer's...		
12a. hours of work?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12b. hours of rest?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
and/or (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(*)Protocol of 1996 to C.147/Conv.180 art. 8 para.1 provides that records of seafarer's can include either hours of work or hours of rest or both information as well, PSCO will records the present situation on board the ship.

REMARKS:	
flag State informed:	Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
ILO informed:	Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

ATTENTION! This form can be used for initial inspection but is not an official paper. CIC form are only used for statistical purpose. PSCO can fill this form and record it on the CIC module when recording the inspection in SIRENAC.