

10ème Journées de la médecine des gens de mer Paris, 7 & 8 avril 2005

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

AAM Jean-Charles CORNILLOU
bureau DAMGM-SM3

Les fondements du contrôle par l'Etat du port

Les conventions maritimes internationales

**La convention internationale sur les lignes de charge ou LL66
à jour des protocoles et amendements, soit: LL66 PROT 66**

...

Automatic detention for overloading



et bien sûr tout le reste:

SOLAS 74

MARPOL 73/78

STCW 78

Colreg 72

ITC 69

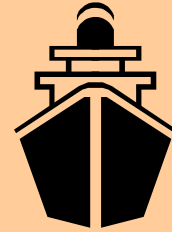
OIT 147

CLC 92

à jour des protocoles et amendements...

Responsabilité de l'Etat du pavillon

Propriétaire



NAVIRE
et
EQUIPAGE

Etat du pavillon

STCW

Certificats statutaires

+

OIT

Société de
classification

Certificats de classe

1967



TORREY CANYON

1978



AMOCO CADIZ

1982



**Établissement du Mémoire d'entente
sur le contrôle des navires par l'Etat du port**

-1ère organisation harmonisée régionale de contrôle des navires entre Etats

- mise en place d'un système d'information commun des inspections: SiReNAC

- mise en place de procédures et instructions harmonisées

***UN EFFORT COMMUN
CONTRE
UNE MARINE MARCHANDE SOUS-NORME***

Task Force 22: Élément humain

Mise en place d'une campagne renforcée sur les conditions de vie et de travail à bord des navires.

Proposer une formation aux inspecteurs.

Évaluer la campagne renforcée

Evaluation de la campagne renforcée 2004

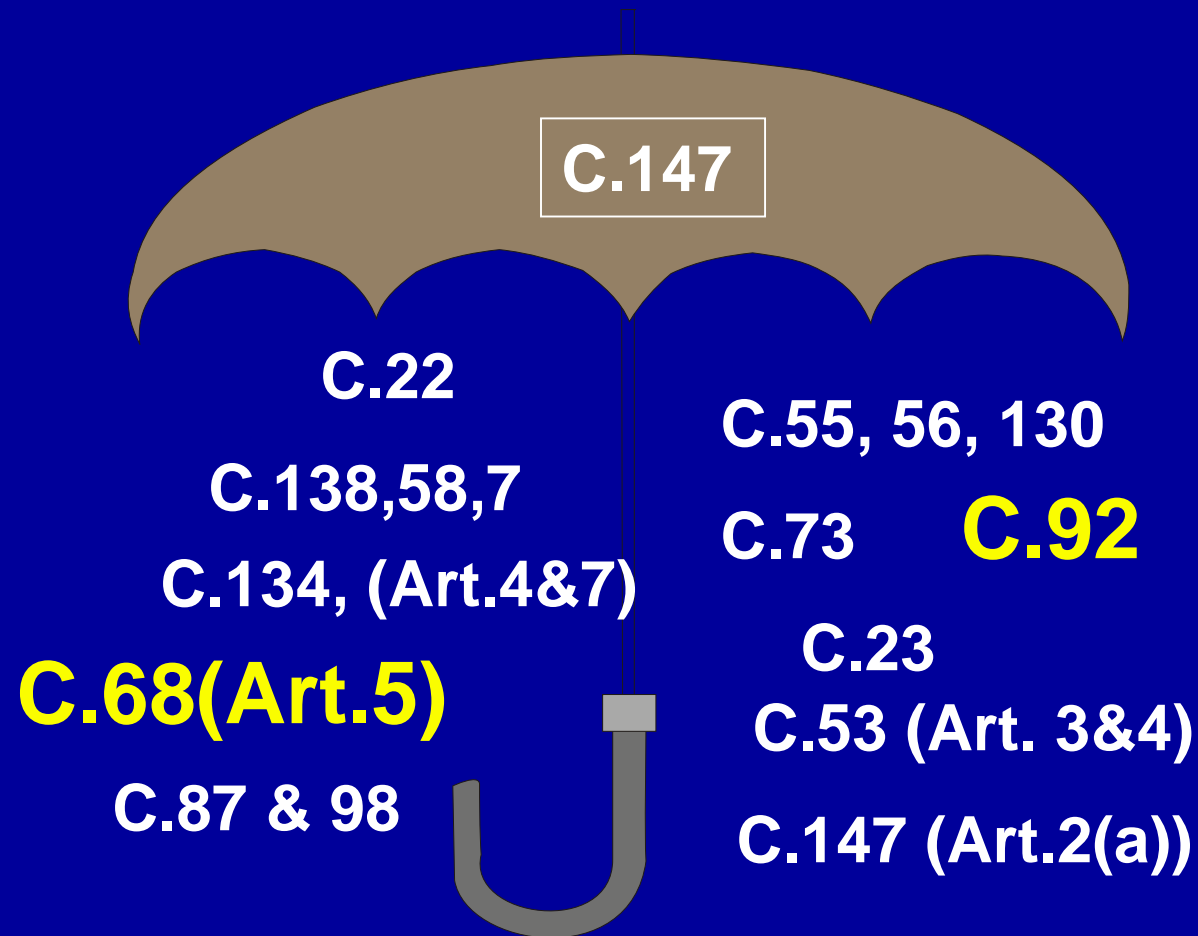
Le questionnaire comprenait 16 questions:

OIT 147: **C.68(Art.5)** - 5 questions -
 C.92 - 6 questions -

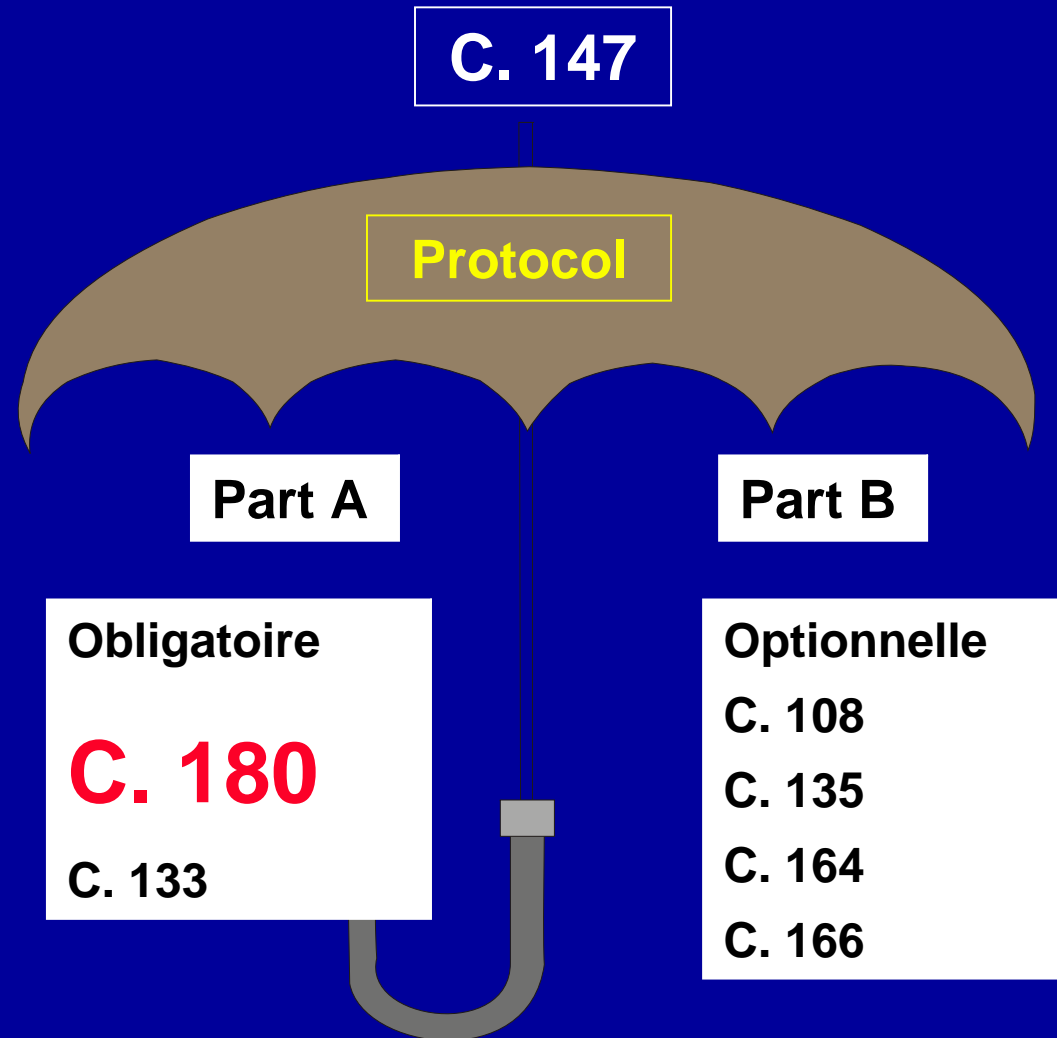
PROT 96 OIT 147: **C.180** - 5 questions -

Condition de vie et de travail

Convention OIT 147



Protocole de 1996 à la Convention No. 147



L'intérêt de l'évaluation repose sur la comparaison
des 2 campagnes renforcées menées en 1997 et 2004

1997 campagne du 1er Sept. au 30 Nov.

25 % des 3791 navires inspectés avaient des déficiences
dans au moins un des domaines d'inspection sélectionnés

2004 campagne du 1er Oct. au 31st Dec.

40% des 4547 navires inspectés avaient des déficiences
dans les mêmes domaines d'inspection sélectionnés











Les questions:

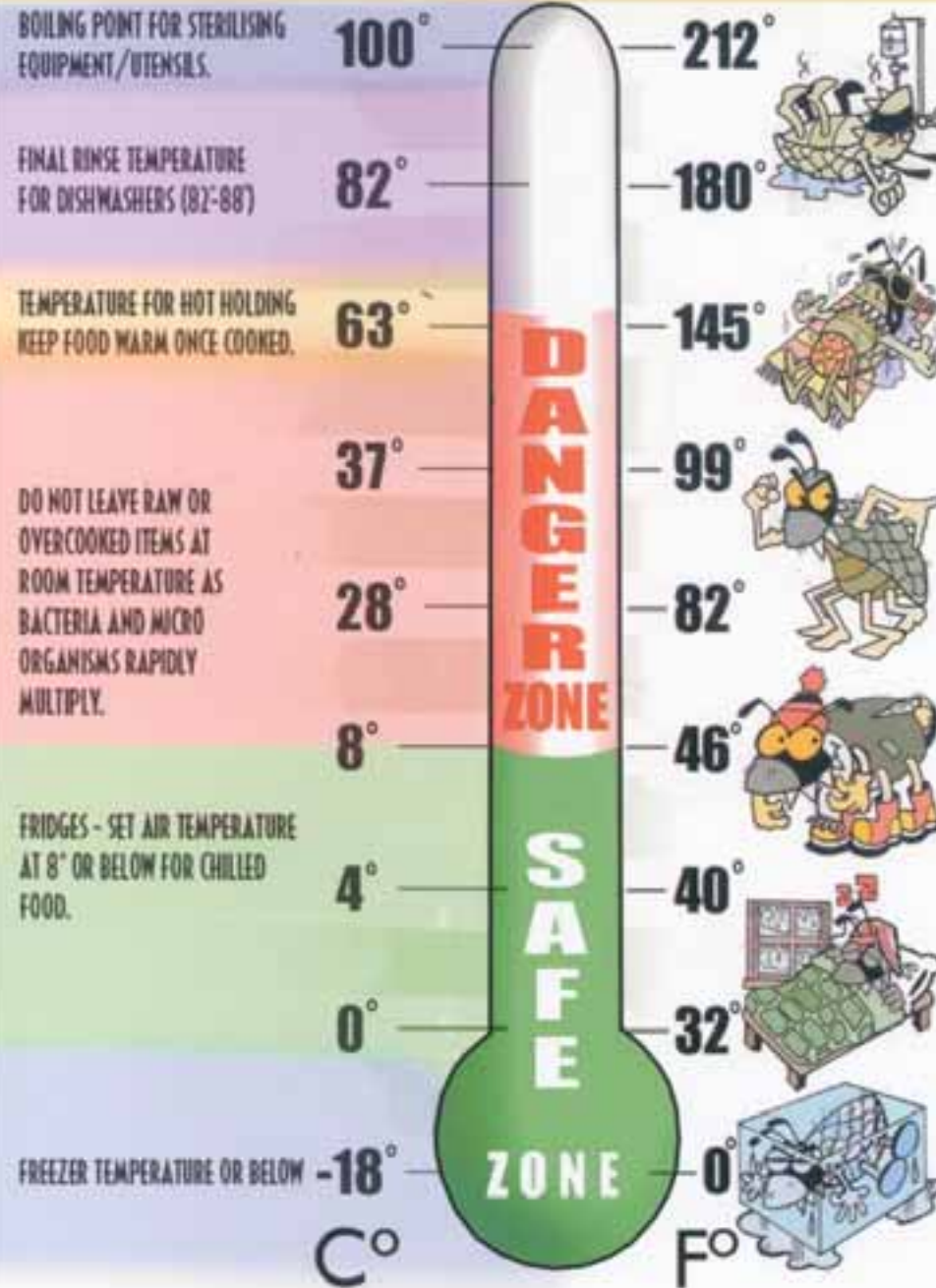
OIT 68

1. Le stockage des provisions est-il approprié?
2. Y-a t'il suffisamment de provision pour le voyage vers le prochain port?





ENSURE FOOD SAFETY



3. La cuisine est-elle bien entretenue?

4. La cuisine ou la cambuse sont-elles infestées de vermine?

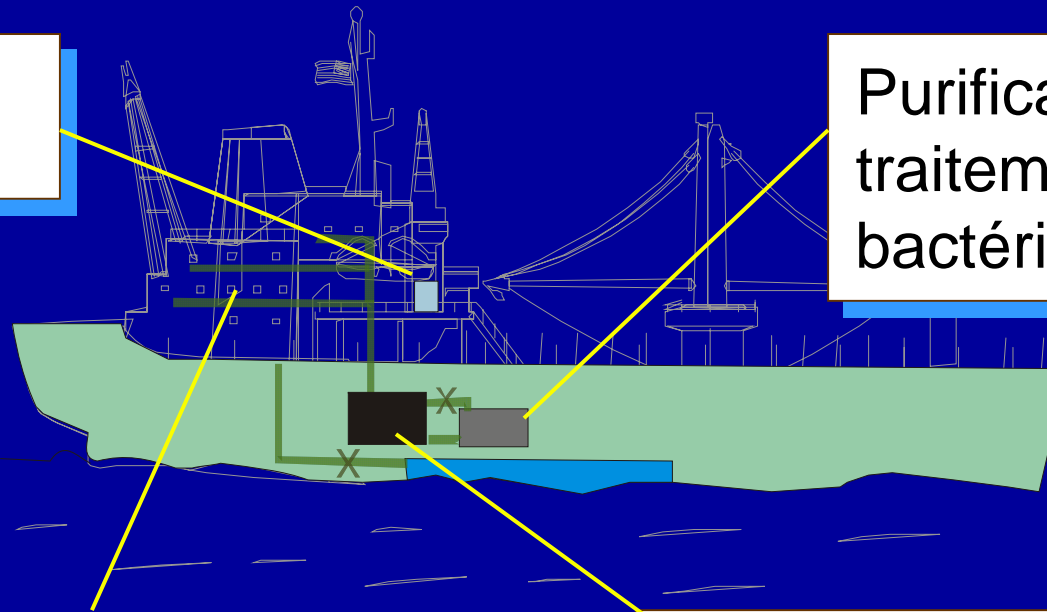


5. L'équipement pour recevoir et produire l'eau potable est-il en condition acceptable?

Systeme d'eau potable à bord d'un navire

Production de glaçons

Purificateur, traitement anti-bactériel...



Distribution d'eau

Caisse à eau,
pompes, etc...

OIT 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 ?





















Hôpital

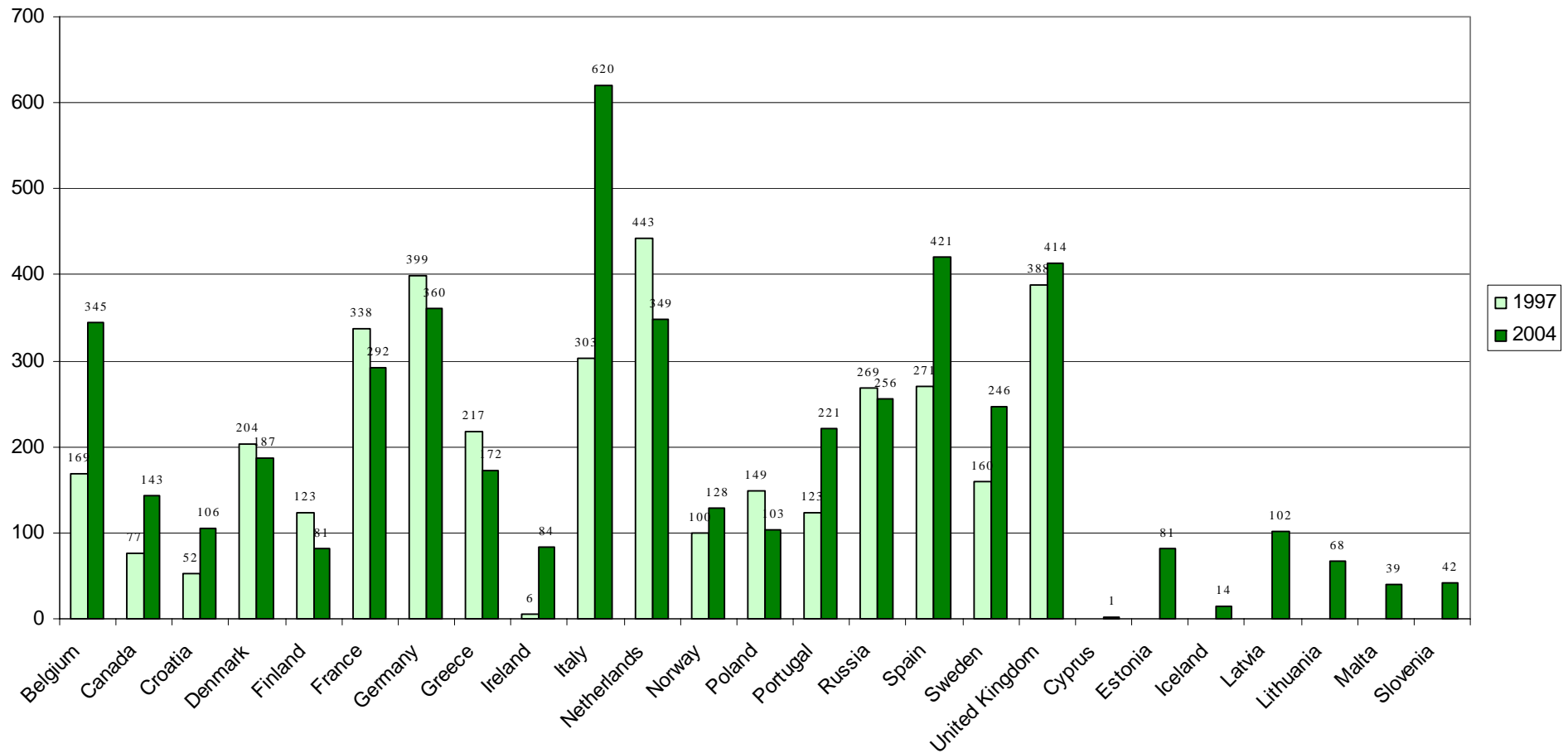
Convention No. 164

Guide médical -
Article 6

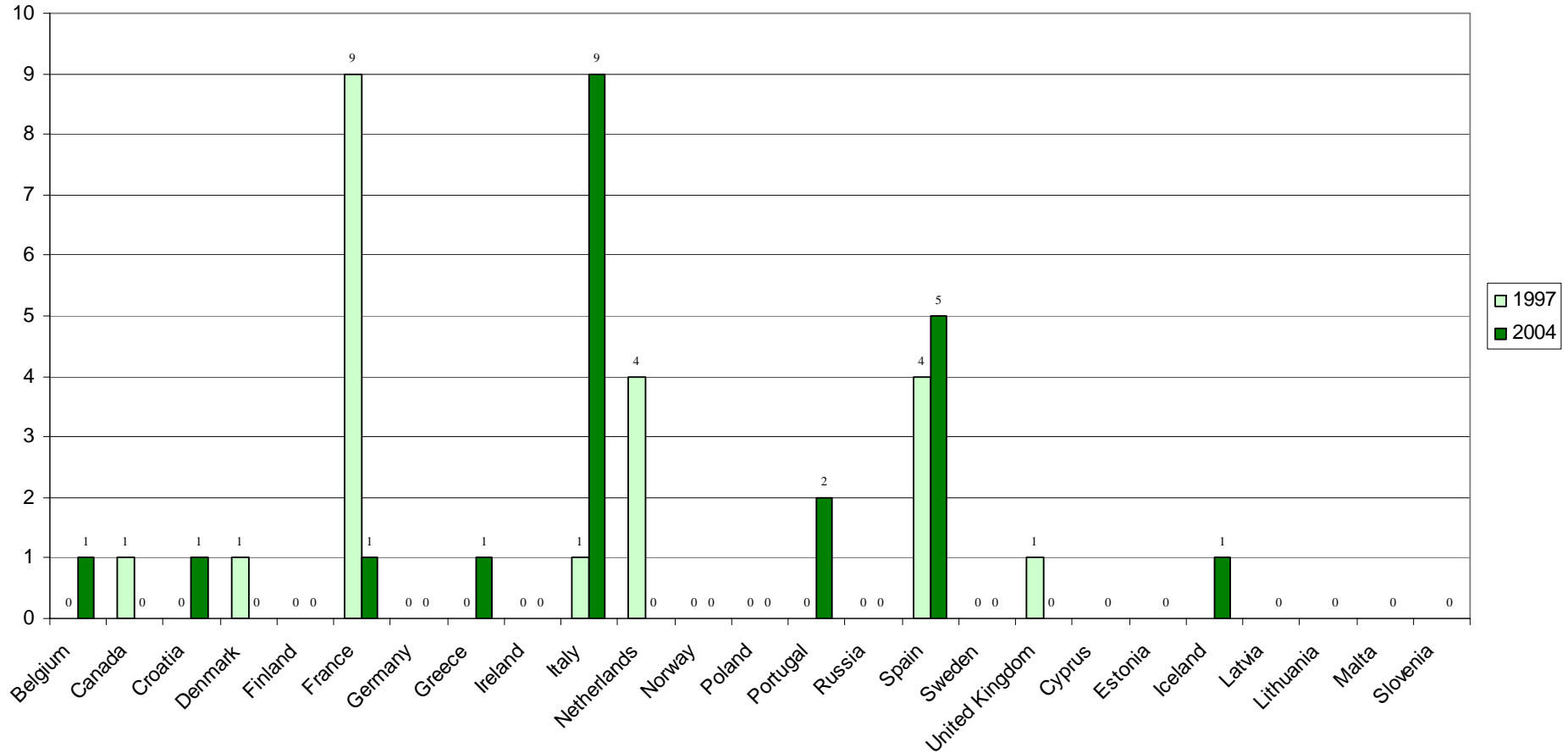
**Recommandation
sur la trousse
médicale de 1958
(No. 105) – minimum
de médicaments et
d'équipements médicaux**



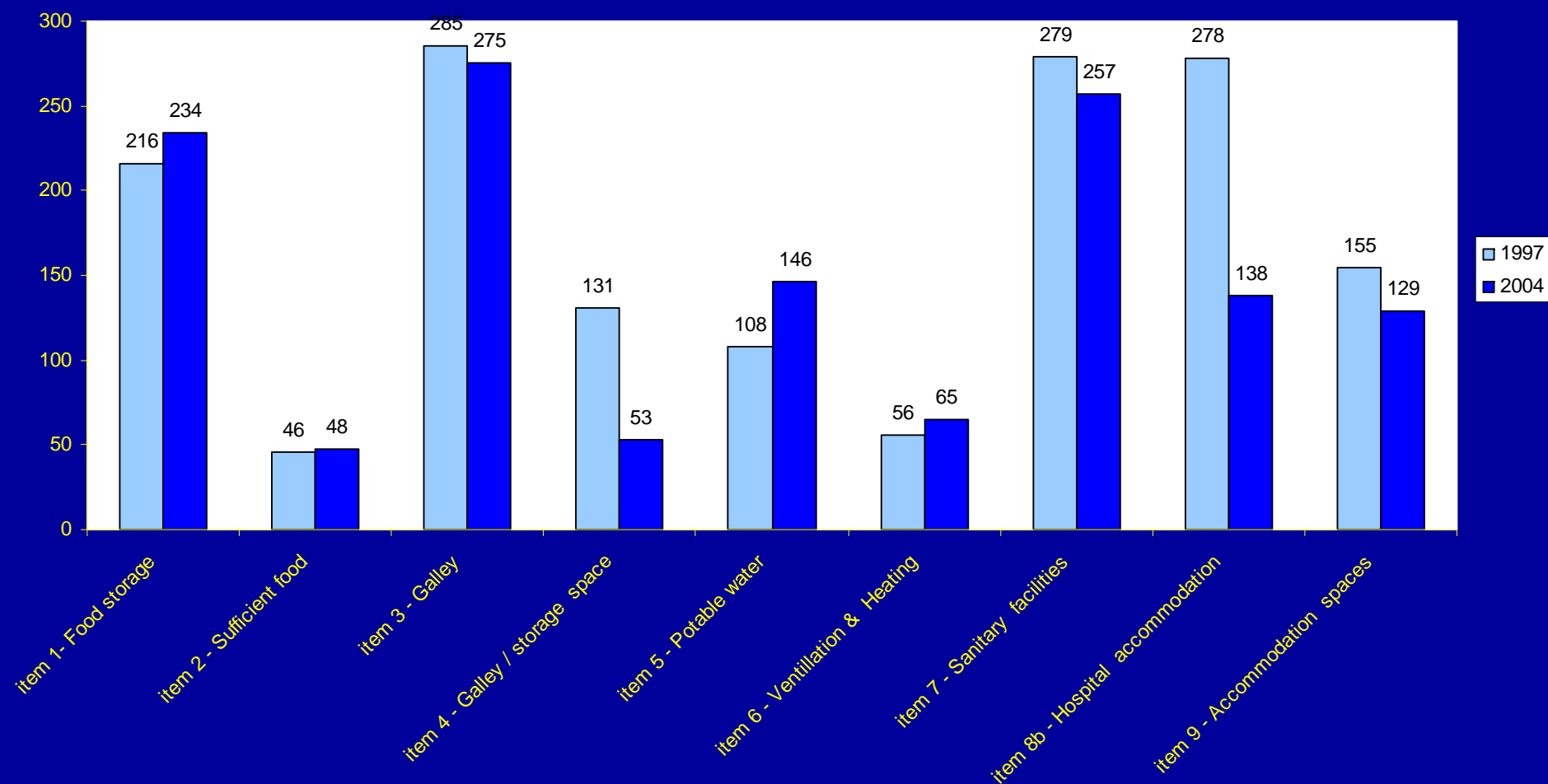
Nombre de formulaires remplis par Etat du port



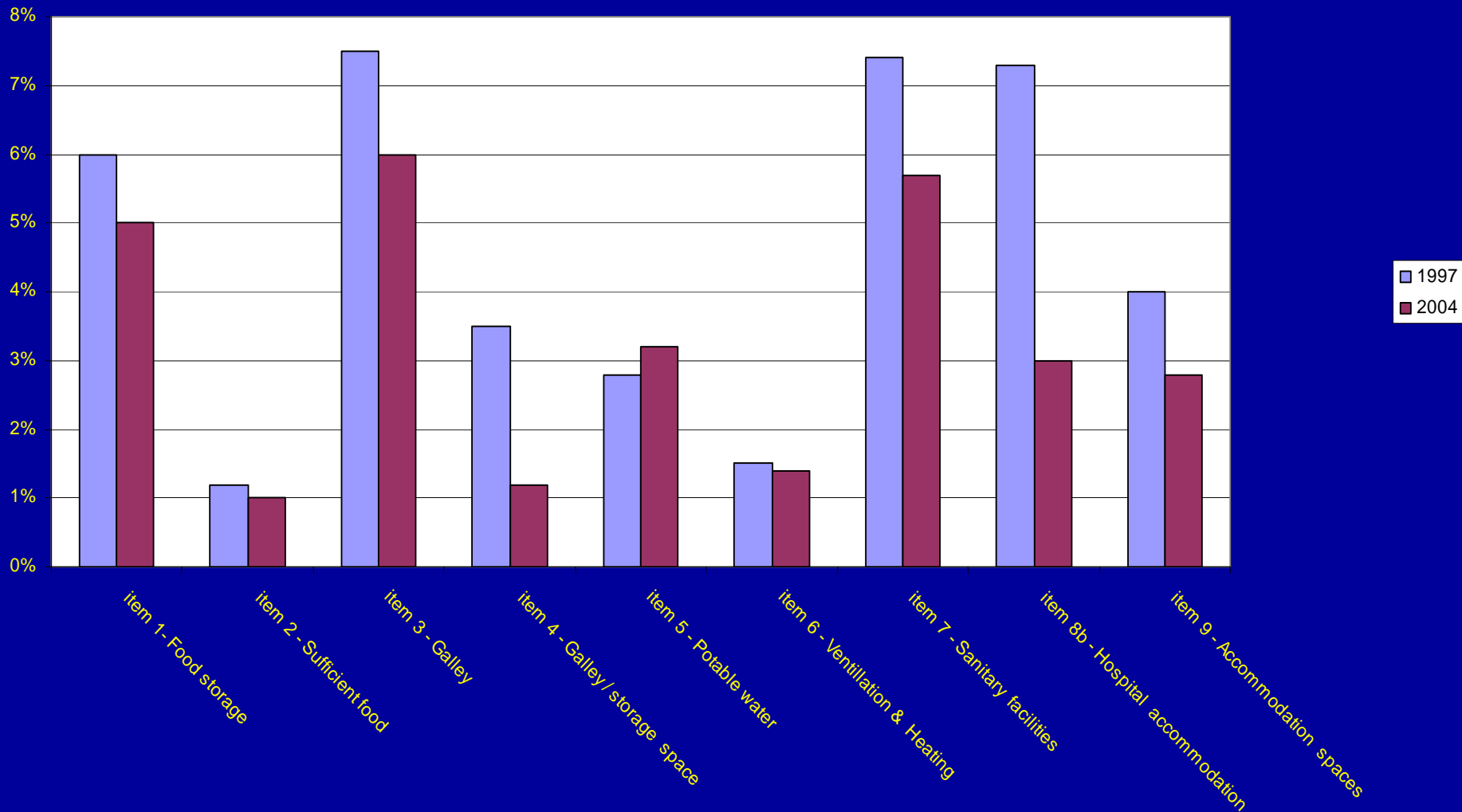
Nombre de navires détenus par Etat du port



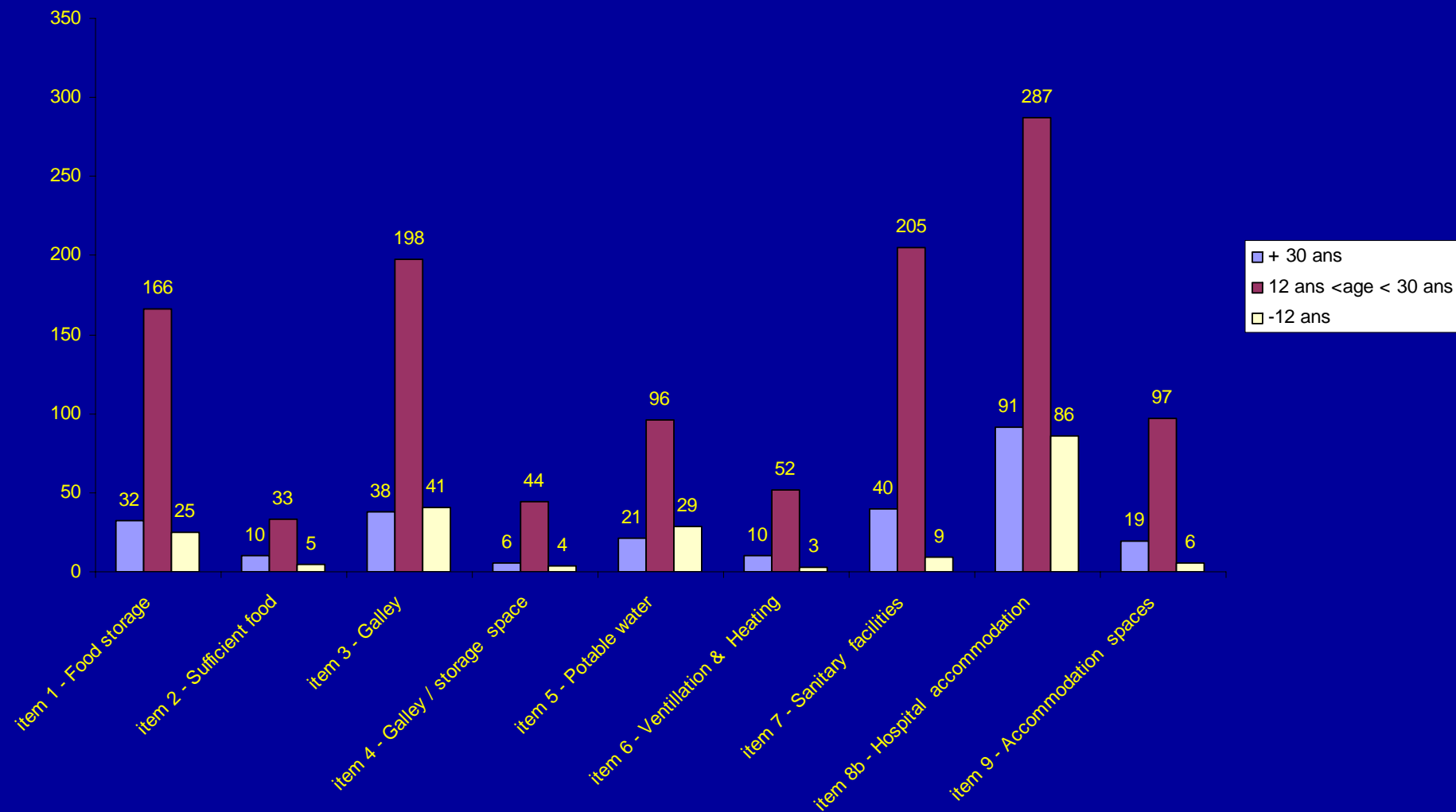
Liste des déficiences par thèmes



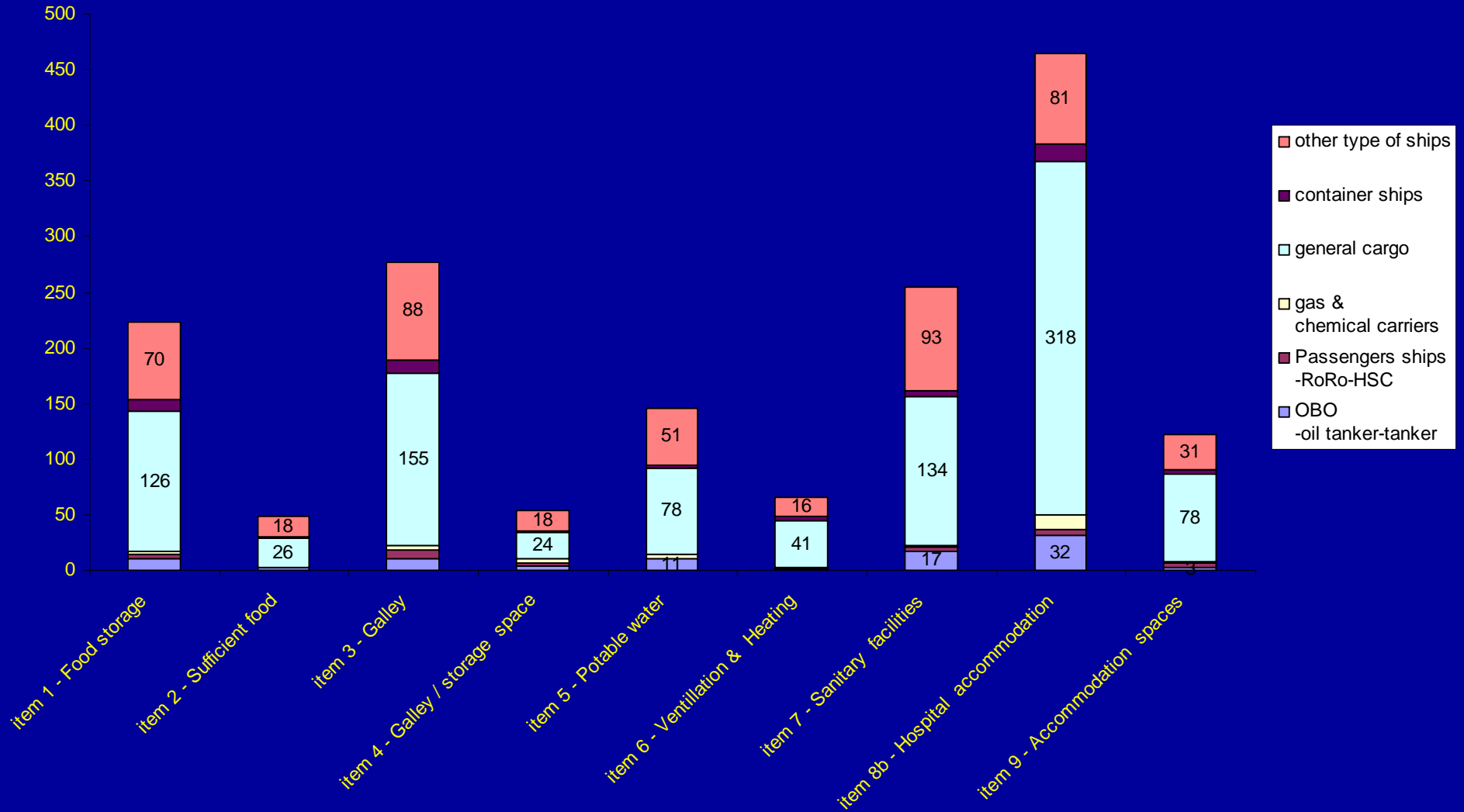
Liste des déficiences par thèmes en %



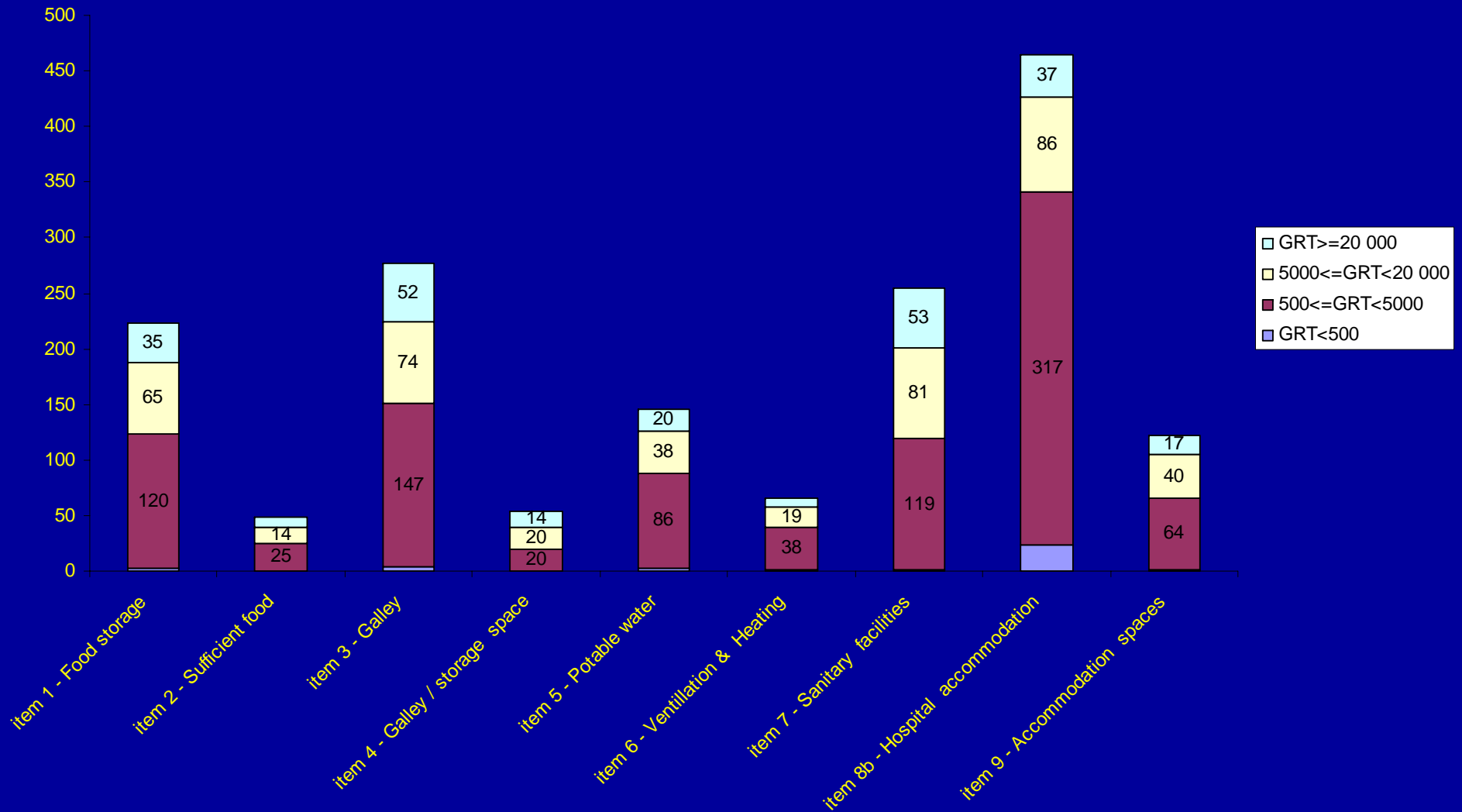
Comparaison par tranche d'âges



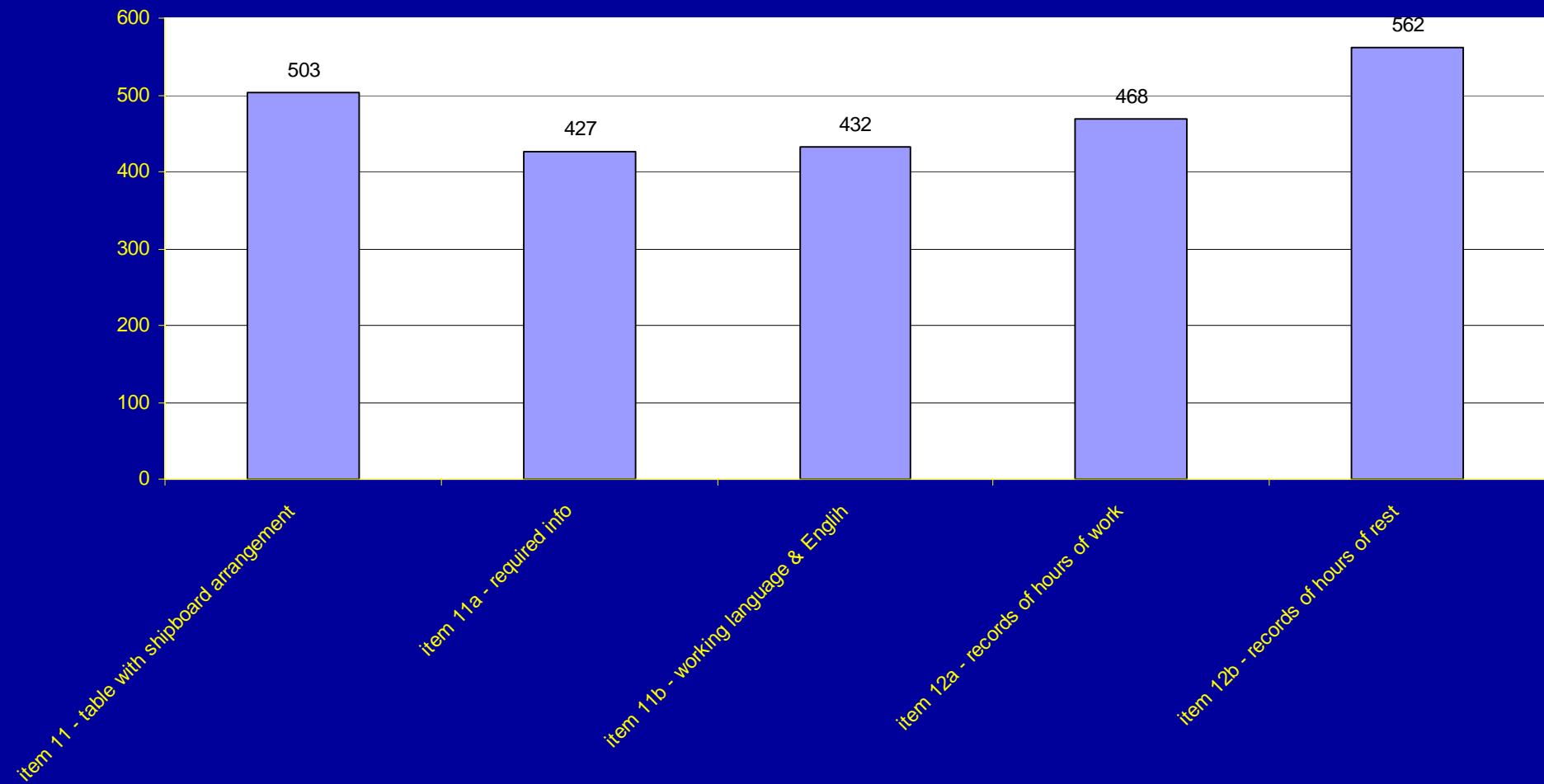
Comparaison par type de navires



Comparaison par jauge



Liste des déficiences OIT 180 relevées 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

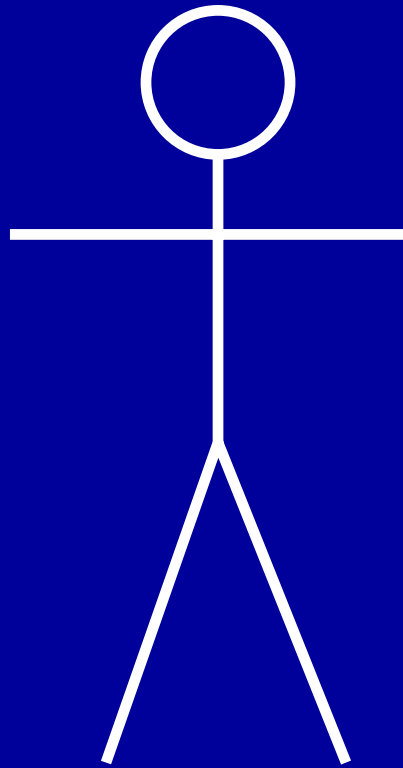
Montre que les inspecteurs ont eu une attention particulière dans les domaines couverts par l'OIT 147

CONCLUSION (suite)

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.**

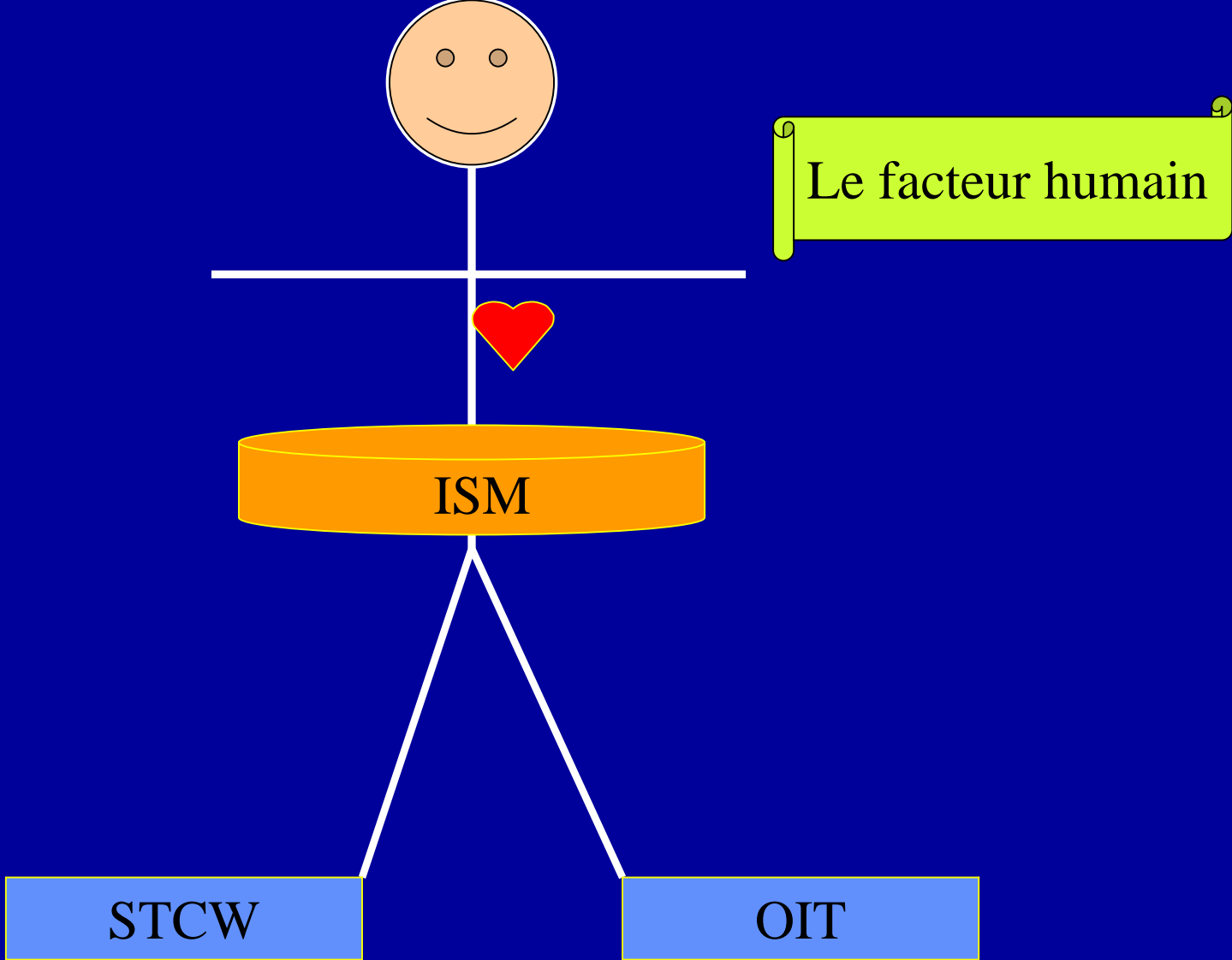
**Il est clair que plus de 80% des causes d'accident
sont liées à l'élément humain...**



Mais qu'est-ce que l'élément humain?

L'élément humain (résumé)

What the hell am I doing here?



Merci de votre attention!

