

# La législation européenne relative à la santé et à la sécurité et le secteur du transport maritime

Analyse de la législation européenne et compilation des meilleures pratiques dans sa mise en œuvre

Rapport rédigé par Philippe Castel, EPHICOM, dans le cadre du projet conjoint IPWP ECSA - ETF financé par l'Union européenne.





# Table des matières

<b>1. PRÉSENTATION</b>	<b>5</b>
<b>2. PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA LÉGISLATION EUROPÉENNE APPLICABLE À LA SANTÉ ET À LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL APPLICABLE AU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME</b>	<b>6</b>
› <b>2.1</b> Introduction	6
› <b>2.2</b> Directive 89/391/CEE du 12 juin 1989 - La « directive-cadre »	6
› <b>2.3</b> Directives particulières relatives à la santé et à la sécurité au travail définies à l'article 16 de la « directive-cadre »	7
› <b>2.4</b> Autres directives applicables à la santé et à la sécurité au travail dans le secteur du transport maritime	9
<b>3. BONNES PRATIQUES</b>	<b>10</b>
› <b>3.1</b> Ressources principales	10
› <b>3.2</b> Meilleures pratiques identifiées - Vue d'ensemble	13
› <b>3.3</b> Meilleures pratiques répertoriées - Détails	13
<b>3.3.1</b> Directive-cadre	13
<b>3.3.2</b> Directive 89/656/CEE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour l'utilisation par les travailleurs au travail d'équipements de protection individuelle	17
<b>3.3.3</b> Directive 90/269/CEE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à la manutention manuelle de charges comportant des risques, notamment dorso-lombaires, pour les travailleurs	25
<b>3.3.4</b> Directive 92/85/CEE concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleuses enceintes, qui viennent d'accoucher ou allaitantes au travail	25
<b>3.3.5</b> Directive 98/24/CE concernant la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre les risques liés à des agents chimiques sur le lieu de travail	26
<b>3.3.6</b> Directive 2003/10/CE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit)	28
<b>3.3.7</b> Directive 2002/44/CE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (vibrations mécaniques)	30
<b>3.3.8</b> Directive 92/29/CEE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires	31
<b>4. RECOMMANDATIONS ET CONCLUSION</b>	<b>33</b>
› <b>4.1</b> Meilleures pratiques : recommandations générales	33
› <b>4.2</b> Meilleures pratiques : recommandations spécifiques	34
› <b>4.3</b> Conclusion	35
<b>5. ANNEXE : DIRECTIVES EUROPÉENNES RELATIVES À LA SANTÉ ET À LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL DANS LE SECTEUR MARITIME - UNE MATRICE DE TRANSPOSITION NATIONALE</b>	<b>36</b>

## Document de synthèse

Ce rapport vise à déterminer comment la législation européenne relative à la santé et à la sécurité au travail est mise en œuvre dans le secteur du transport maritime européen et à mettre en évidence les bonnes pratiques dans ce domaine.

La première section présente les objectifs de l'étude et la méthodologie utilisée pour les atteindre.

La deuxième section présente une vue d'ensemble de la législation européenne applicable à la santé et à la sécurité dans le secteur du transport maritime. Lorsque le sujet traité par un texte donné présente des enjeux particuliers pour le secteur du transport maritime, ces points sont mis en évidence. Le cas échéant, il est fait référence aux textes de l'Organisation maritime internationale ou de l'Organisation internationale du travail relatifs au même sujet.

La troisième section expose de façon détaillée les bonnes pratiques identifiées dans la mise en œuvre de certains textes en matière de santé et de sécurité au travail. Le cas échéant, les dispositions principales du texte sont exposées tout d'abord. Les bonnes pratiques présentées ici sont tirées de contributions à une étude qui ont été apportées par les membres de l'ECSA et de l'ETF.

La quatrième et dernière section formule plusieurs recommandations sur la base des informations précédentes :

- › Deux recommandations générales pour la promotion de la santé et de la sécurité au travail dans le secteur du transport maritime.
- › Des recommandations spécifiques à chaque bonne pratique identifiée plus haut en vue de généraliser ces bonnes pratiques dans l'ensemble de l'Union européenne.

### Clause de non-responsabilité

Les informations et les opinions qui sont présentées dans le présent rapport relèvent de l'entière responsabilité de l'auteur. Elles ne reflètent pas nécessairement les opinions de l'ECSA, de l'ETF ou de la Commission européenne qui ne sont pas responsables de l'utilisation qui peut en être faite.

Toutes les photos ont été reproduites avec l'autorisation de L'Institut Maritime de Prévention, France

# 1. Présentation

Bien que les questions de santé et de sécurité au travail soient à l'ordre du jour du comité de dialogue social sectoriel du secteur des transports maritimes depuis quelque temps, les discussions sur ce sujet n'ont jusqu'à présent pas été décisives. Cela s'explique par un manque d'informations claires sur la législation européenne applicable au transport maritime et un manque d'information sur les modalités de la mise en œuvre de cette législation au plan national.

Comme toute action doit se fonder sur une connaissance complète de la situation réglementaire, les partenaires sociaux du secteur du transport maritime - la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) - ont demandé le soutien financier de la Commission européenne afin de réaliser une étude qui vise à identifier et à compiler la législation européenne en vigueur dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail et applicable au secteur du transport maritime, ainsi que les meilleures pratiques en la matière.

L'étude sur laquelle s'appuie le présent rapport a été menée en deux étapes :

- › Analyse de la législation européenne relative à la santé et à la sécurité au travail applicable au transport maritime ;
- › Consultation des membres de l'ETF et de l'ECSA - sur la base d'un questionnaire - afin de recenser les meilleures pratiques et les initiatives prises par les États membres et le secteur dans le domaine de la santé et de la sécurité.

Le présent rapport constituera le document de référence pour les futures discussions entre l'ECSA et l'ETF.



## 2. Principes généraux de la législation européenne applicable à la santé et à la sécurité au travail dans le secteur du transport maritime

### 2.1 Introduction

La législation européenne relative à la santé et à la sécurité au travail se fonde essentiellement sur un ensemble de directives examinées en détail ci-dessous.

La première d'entre elles est la directive 89/391/CEE, du 12 juin 1989, ou « directive-cadre ». Celle-ci énonce les principes généraux relatifs à la santé et à la sécurité au travail. Toutes les directives particulières ultérieures, visées à l'article 16 de cette « directive-cadre », respectent les principes communs exposés dans celle-ci.

À ce jour, la « directive-cadre » est complétée par dix-neuf directives particulières. Aux termes de l'article 16, paragraphe 3, les dispositions de la « directive-cadre » s'appliquent pleinement à l'ensemble des domaines couverts par les directives particulières.

Cet ensemble de directives établit par conséquent un socle de normes minimales requises pour améliorer la sécurité et la santé des travailleurs au sein de l'UE. Conformément aux dispositions de la « directive-cadre », les États membres peuvent aller plus loin que ces conditions minimales lors de la transposition de ces directives dans le droit national. Selon les mêmes dispositions, ils ne peuvent abaisser le niveau de protection déjà prévu par

leur législation nationale. Il existe également d'autres directives européennes spécifiques qui ne se fondent pas sur l'article 16 de la « directive-cadre » mais ont une incidence directe et/ou indirecte sur la santé et la sécurité au travail.

#### NOTES a et b :

##### a

Les principales dispositions des directives particulières ainsi que des directives spécifiques sont décrites au chapitre 3 - Meilleures pratiques

##### b

Certains principes directeurs qui figurent dans la convention du travail maritime de 2006 (MLC 2006) sont indiqués ci-dessous à titre de rappel, étant donné qu'ils ne sont pas obligatoires.

### 2.2 Directive 89/391/CEE du 12 juin 1989 - La « directive-cadre »

La directive 89/391/CEE du 12 juin 1989, souvent dénommée la « directive-cadre », est un texte fondamental dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail au sein de l'UE. Elle introduit la notion d'évaluation des risques dans la législation européenne relative à la santé et à la sécurité au travail. Les principales dispositions de la « directive-cadre » (qui ne s'applique pas aux domestiques, à certaines activités spécifiques dans les services publics, telles que les forces armées ou la police, et aux travailleurs indépendants) sont indiquées ci-dessous dans une liste non exhaustive :

1. Obliger les employeurs à mettre en œuvre des évaluations des risques professionnels et un processus connexe d'amélioration continue.
2. Définir la participation des travailleurs dans ce processus.
3. Définir les neuf principes généraux de prévention destinés à orienter l'action dans la mise en œuvre de ce processus.
4. Définir les exigences relatives à la formation des travailleurs, qui est essentielle dans la mise en œuvre de ce processus.
5. Établir les obligations des travailleurs dans ce processus.
6. Définir la surveillance de santé dont doivent faire l'objet les travailleurs.

Il est à noter que la convention du travail maritime de 2006 (MLC 2006) comprend la plupart de ces dispositions dans la règle 4.3 - Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents. La norme A4.3 de la MLC 2006 précise l'un des modes de participation des travailleurs, en imposant l'établissement d'un « comité de sécurité du navire » sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.

## 2.3 Directives particulières relatives à la santé et à la sécurité au travail définies à l'article 16 de la « directive-cadre »

Ces directives particulières décrivent les principes et instruments de la « directive-cadre » relatifs à des risques spécifiques au travail (par exemple l'exposition à des substances dangereuses ou à des agents physiques), à des tâches simples (par exemple la manutention manuelle de charges, le travail sur des équipements à écran de visualisation, etc.) et à différents lieux de travail à risque élevé (par exemple les lieux de travail temporaires, les industries extractives, les navires de pêche, etc.).

Une autre directive couvre une combinaison de ces facteurs pour ce qui concerne les travailleurs les plus exposés (femmes enceintes ou allaitantes).

Les directives particulières déterminent comment les risques doivent être évalués et établissent des valeurs limites d'exposition professionnelle le cas échéant.

Les dispositions générales de la « directive-cadre » s'appliquent pleinement à l'ensemble des domaines couverts par chaque directive particulière, sans préjudice de dispositions plus strictes et/ou spécifiques énoncées dans les directives particulières.

11 des 19 directives particulières visées à l'article 16, paragraphe 1, de la « directive-cadre » s'appliquent au secteur du transport maritime :

**1. Directive 89/656/CEE** concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour l'utilisation par les travailleurs d'équipements de protection individuelle (EPI) au travail. Cette directive énonce les prescriptions minimales pour l'évaluation, la sélection et l'utilisation correcte de l'équipement de protection individuelle (troisième directive particulière).

Il s'agit là d'une question essentielle à bord des navires, pour ce qui concerne notamment la protection des pieds, de la tête et des mains, la protection contre le bruit, le risque de noyade et de chutes de hauteur.

Dans la norme A4.3 - §1-c), la MLC 2006 souligne l'importance d'utiliser l'équipement de protection individuelle dans le cadre de programmes à bord visant la prévention des accidents du travail.

**2. Directive 90/269/CEE** concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à la manutention manuelle de charges comportant des risques, notamment dorso-lombaires, pour les travailleurs. Cette directive veille à ce que les travailleurs soient protégés contre les risques liés à la manutention manuelle de charges et contribue notamment à prévenir les troubles musculo-squelettiques (quatrième directive particulière).

Toutes professions confondues, les lésions dorsales dues à la manutention manuelle de charges sont souvent la première cause d'accidents du travail et la cause la plus courante d'invalidité permanente d'origine professionnelle. Le secteur de la marine marchande ne fait pas exception à cette tendance.

Dans son principe directeur B4.3.1 - §3, la MLC 2006 précise que l'évaluation des risques professionnels à bord des navires devrait tenir compte des risques liés à la manutention de charges.

**3 et 4 - Directive 2004/37/CE** sur la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition aux agents cancérigènes ou mutagènes au travail (sixième directive particulière) et **directive 2000/54/CE** concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à des **agents biologiques** au travail (septième directive particulière).

**5 - Directive 92/58/CEE** concernant les prescriptions minimales pour la signalisation de sécurité et/ou de santé au travail, qui introduit un **système harmonisé de signaux de sécurité** au travail (neuvième directive particulière).

**6. Directive 92/85/CEE** concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des **travailleuses enceintes**, qui ont accouché ou allaitantes au travail (dixième directive particulière).

**7. Directive 98/24/CE** concernant la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre les risques liés à des **agents chimiques** sur le lieu de travail (quatorzième directive particulière).

Le présent rapport prend en considération cette directive en ce qui concerne les risques entraînés par les agents chimiques utilisés au cours de l'exploitation et de la maintenance des navires. En effet, les accidents du travail liés à l'utilisation d'agents chimiques ont généralement des conséquences sanitaires graves.

Le transport d'agents chimiques sous toute forme (conditionnés, vrac liquide ou solide) est régi par les conventions et codes internationaux en vigueur, qui sont plus spécifiques et stricts.

**8 et 9 - Directive 2002/44/CE** concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (**vibrations**) (seizième directive particulière) : Applicable dans le secteur du transport maritime sauf en cas de dérogation demandée par un État membre ; et **directive 2003/10/CE** concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit) (dix-septième directive particulière).

Les navires sont à la fois un lieu de travail et un cadre de vie. Ils sont également des environnements potentiellement bruyants, et les personnes à bord peuvent être exposées à des vibrations dans l'ensemble du corps. Les gens de mer sont potentiellement exposés au bruit et aux vibrations 24 heures sur 24. Les expositions au bruit et aux vibrations représentent par conséquent deux questions majeures en termes de santé et de sécurité au travail à bord des navires.

La MLC 2006 consacre deux de ses principes directeurs à ces questions : le principe directeur B4.3.2 sur l'exposition au bruit et le principe directeur B4.3.3 sur l'exposition aux vibrations.

En ce qui concerne l'exposition au bruit, le 19 novembre 1981, l'Assemblée générale de l'Organisation maritime internationale a adopté la résolution A.468(XII) sur le bruit et, le 30 novembre 2012, son Comité de la sécurité maritime a adopté le « Code sur les niveaux de bruit à bord des navires » (MSC 337(91)), qui a modifié la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Les implications de cette résolution sont décrites au chapitre 3 du présent rapport sur les meilleures pratiques.

**10 et 11. Directive 2006/25/CE** relative aux prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (**rayonnements optiques artificiels**) (dix-neuvième directive particulière) et **directive 2013/35/UE** concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (**champs électromagnétiques**). Cette dernière est la vingtième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE et abroge la directive 2004/40/CE.





Tout en travaillant à bord d'un navire, les gens de mer peuvent être exposés aux rayonnements optiques artificiels (éclairage à DEL, etc.) et aux champs électromagnétiques (radar, machines électriques rotatives, etc.), même si les risques associés ne sont pas spécifiquement mentionnés dans la MLC 2006.

Les huit autres directives particulières ne s'appliquent pas au transport maritime, en raison de leur nature ou parce qu'elles excluent expressément le transport maritime de leur champ d'application.

## 2.4 Autres directives relatives à la santé et à la sécurité au travail

L'acquis européen dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail comprend également d'autres directives particulières qui toutefois ne se fondent pas sur l'article 16, paragraphe 1, de la directive-cadre et dont les dispositions portent principalement sur des aspects techniques de la santé et de la sécurité au travail. Dans ce cas également, les dispositions générales de la « directive-cadre » s'appliquent pleinement à l'ensemble des domaines couverts par chaque directive particulière, sans préjudice de dispositions plus strictes et/ou spécifiques énoncées dans les directives particulières.

- › **Directive 92/29/CEE** concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.
- › **Directive 91/383/CEE** complétant les mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé au travail des travailleurs ayant une relation de travail à durée déterminée ou **une relation de travail intérimaire**.
- › **Directive 1994/33/CE** relative à la protection des **jeunes au travail**. Règles plus strictes pour une protection efficace des travailleurs âgés de moins de 18 ans.
- › Directive 2009/13/CE du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE (organisation du temps de travail des gens de mer).
- › **Directive 2009/148/CE** concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à une exposition à l'amiante pendant le travail.

## 3. Bonnes pratiques

### 3.1 Ressources principales

Les meilleures pratiques indiquées ci-dessous émanent des contributions reçues des membres de l'ETF et de l'ECSA en réponse à un questionnaire leur demandant des exemples de meilleures pratiques dans la mise en œuvre concrète des directives européennes relatives à la santé et à la sécurité au travail dans le secteur du transport maritime.

Dans certains cas, des documents ont été joints aux réponses. Ces documents sont décrits sommairement ci-dessous :

#### **A - CODE OF SAFE WORKING PRACTICES FOR MERCHANT SEAFARERS (CODE DE SÉCURITÉ DU TRAVAIL DE LA MARINE MARCHANDE) - ÉDITION 2015**

Ce document est publié par la Maritime and Coastguard Agency du Royaume-Uni et approuvé par le Maritime Occupational Health and Safety Committee (Chambre britannique de la navigation maritime, Nautilus International et Maritime and Transport Workers).

Ce code doit être considéré comme un document d'orientation sur les meilleures pratiques pour améliorer la santé et la sécurité à bord des navires. Il fournit également des indications quant à la manière de remplir les obligations légales.

Ce code fournit des éléments d'orientation sur les pratiques de travail sûres et couvre 7 des 11 directives énumérées dans le questionnaire.

#### **B- WORKING ENVIRONMENT MANUAL - SEAFARERS (MANUEL DE L'ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL DES GENS DE MER) - ÉDITION MARS 2016**

Ce manuel est publié par Prevent, une organisation sans but lucratif détenue par la la Confédération des entreprises suédoises, la Confédération syndicale suédoise et le Cartel de négociation pour les salariés du secteur privé.

Cette étude comprend deux parties. La première - « Un meilleur environnement de travail en mer » - décrit comment les activités de travail doivent et peuvent être réalisées à bord, précise les prescriptions légales et présente des informations essentielles sur différents sujets. La seconde partie est plus exhaustive. Elle comprend des manuels sur l'environnement de travail qui décrivent différentes tâches exécutées à bord, les risques qu'elles comportent et ce qui est nécessaire pour effectuer le travail aussi sûrement que possible. Le document comprend également un certain nombre d'instruments et de listes de contrôle, qui peuvent être utilisés dans la gestion systématique de l'environnement de travail, conformément aux dispositions de l'autorité suédoise pour l'environnement du travail.

Ce manuel fournit des éléments d'orientation sur les pratiques de travail sûres et couvre 8 des 11 directives énumérées dans le questionnaire.

#### **C- SAFETY FIRST - ÉDITION JANVIER 2006**

Ce document est publié par Stichting Scheepvaart, une fondation comportant d'autres fondations et associations actives dans les domaines de la sécurité sociale, de la formation et de la promotion de la santé et de la sécurité des gens de mers aux Pays-Bas.

Cette fondation formule des politiques cohérentes dans les domaines de l'emploi, des salaires et de la protection sociale dans la marine marchande et la pêche.

Ce document fournit des éléments d'orientation sur les pratiques de travail sûres et couvre 3 des 11 directives énumérées dans le questionnaire.

#### **D- MANUEL DE PRATIQUES DE TRAVAIL SÛRES - SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL DANS LA MARINE MARCHANDE ET À BORD DES NAVIRES DE PÊCHE - OCTOBRE 2014**

Ce manuel est publié par BG Verkehr, l'organisme allemand de sécurité sociale pour les secteurs des transports, de la poste/logistique et des télécommunications.

Ce manuel aide les employeurs et les équipages à bord des navires à identifier et à évaluer les situations de travail dangereuses. Il présente une structure modulaire et contient de nombreuses illustrations. Il couvre au moins 4 des 11 directives énumérées dans le questionnaire.

#### **Note sur ces documents :**

L'élaboration de ces documents d'orientation, qui sont spécifiques au secteur de la marine marchande et abordent tous les aspects de la santé et de la sécurité au travail, **est en soi une bonne pratique** qu'il serait utile de généraliser dans l'ensemble de l'Union européenne.

Toutefois, chaque document a sa propre approche : certains visent à l'exhaustivité tandis que d'autres sont plus concis. Certains font référence aux textes et réglementations applicables au sujet en question tandis que d'autres non. Certains visent à être très didactiques et contiennent de nombreuses illustrations tandis que d'autres sont plus théoriques.

Dans tous les cas, il est utile de disposer d'un manuel - au siège de l'entreprise et à bord des navires - qui décrive les différentes situations de travail rencontrées à bord des navires et vise à identifier les risques et à définir les mesures de prévention et/ou de protection appropriées face à ces situations.

#### Autres sources présentées par les réponses au questionnaire :

##### A- SEAHEALTH

Seahealth est une organisation danoise sans but lucratif dont le conseil d'administration est composé d'un nombre égal de représentants des associations d'armateurs et des syndicats.

La mission de Seahealth est d'améliorer la sécurité, la santé et le bien-être des gens de mer et de contribuer à renforcer la sécurité et l'efficacité de l'environnement de travail maritime.

##### B- INSTITUT MARITIME DE PRÉVENTION

L'**Institut maritime de prévention** est une association française sans but lucratif qui joue le même rôle en France que Seahealth au Danemark. Son conseil d'administration comprend un représentant de l'organisme de sécurité sociale des gens de mer.

L'analyse ci-dessous vise à recenser dans les différentes sources les pratiques qui semblent les plus efficaces et pertinentes du point de vue de la santé et de la sécurité au travail, dans le cadre des questions abordées par le questionnaire. Ces meilleures pratiques doivent en outre :

- › Relever des pratiques de prévention décrites par la directive-cadre ;
- › Être adaptées au secteur du transport maritime et au travail à bord des navires ;
- › Être concrètes, pragmatiques, transposables et accessibles ;
- › Éventuellement aller au-delà des dispositions de la directive.

L'existence d'organisations spécialisées dans la prévention des risques professionnels à bord des navires **est également en soi une bonne pratique**.

##### AUTRE SOURCE :

A- DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION -- Évaluation ex post des directives de l'UE sur la sécurité et la santé au travail (évaluation REFIT), accompagnant le document COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Des conditions de travail plus sûres et plus saines pour tous - Moderniser la législation et la politique de l'Union européenne en matière de sécurité et de santé au travail.

Ce document, publié le 10 janvier 2017, évalue la mise en œuvre pratique des directives sur la santé et la sécurité au travail au sein de l'UE. Il résume un certain nombre d'études réalisées entre 2007 et 2012 et s'inscrit dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), lancé en 2012 par la Commission européenne. Le cas échéant, certaines de ses conclusions ou constatations seront décrites dans le chapitre consacré aux recommandations.

### 3.2 Meilleures pratiques identifiées - Vue d'ensemble

Directive	Meilleure pratique	Titre	Source :
Généralités	G.1	Guide maritime de la santé et de la sécurité	
Généralités	G.2	Organisation maritime de la santé et de la sécurité	
Cadre	1.1	« Évaluation des risques » - un processus à quatre niveaux	« Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers » (code de sécurité du travail de la marine marchande) - MCA
Cadre	1.2	Former et associer les gens de mer	Institut maritime de prévention
Cadre	1.3	Associer les gens de mer - Constitution de comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail dans les entreprises de plus de 50 salariés.	Questionnaire
EPI	2.1	Fournir des informations sur l'EPI	« Manuel de pratiques de travail sûres - Santé et sécurité au travail dans la marine marchande et à bord des navires de pêche » - BG Verkehr
EPI	2.2	Réglementation relative à l'utilisation de l'EPI contre la noyade	Questionnaire
Manutention	3.1	Évaluation des risques de la manutention manuelle	« Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers » (code de sécurité du travail de la marine marchande) - MCA
Manutention	3.2	Formation et information sur les « mouvements et postures »	« Manuel de pratiques de travail sûres - Santé et sécurité au travail dans la marine marchande et à bord des navires de pêche » - BG Verkehr
Manutention	3.3	Formation et information sur les « mouvements et postures »	Formation de formateurs de Brittany Ferries par l'Institut maritime de prévention
Travailleuses enceintes	4.1	Législation italienne - decreto legislativo 151/2001	Questionnaire
Agents chimiques	5.1	Agents chimiques - liste blanche - base de données - substitution	Seahealth (Danemark)
Agents chimiques	5.2	Formation obligatoire à l'utilisation de produits chimiques à bord des navires	Seahealth (Danemark)
Bruit	6.1	Mise en œuvre de la réglementation de l'OMI	Prevent (Suède)
Vibrations	7.1	Calculateur de l'exposition aux vibrations du système mains-bras	Seahealth (Danemark)
Assistance médicale	8.1	DOTA B - optimisation du stockage et de la gestion de la dotation médicale sur les navires de catégorie B.	Institut maritime de prévention (France)

## 3.3 Meilleures pratiques répertoriées - Détails

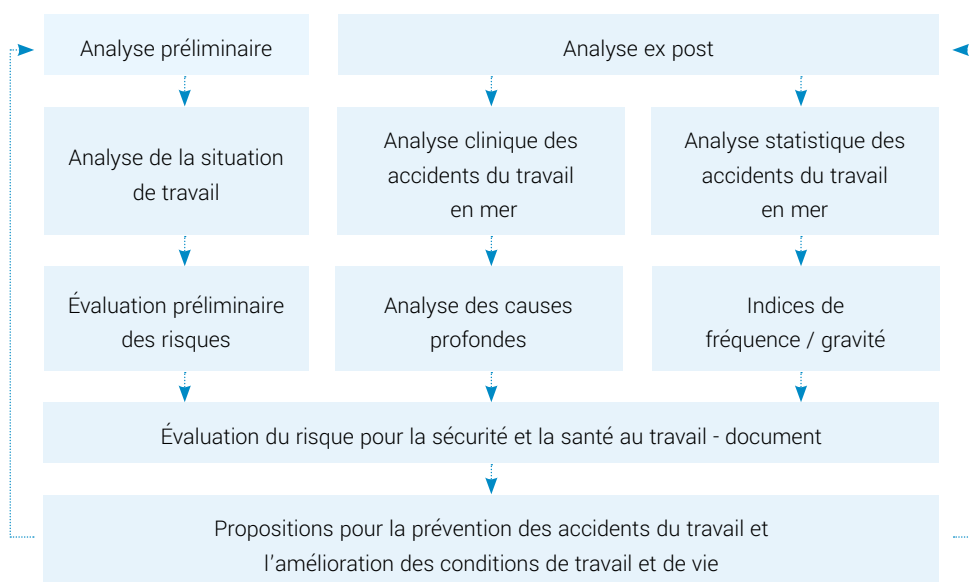
### 3.3.1 DIRECTIVE-CADRE

La directive-cadre impose aux employeurs d'évaluer les risques professionnels auxquels font face leurs travailleurs et de prendre les mesures nécessaires de prévention et/ou de protection afin d'atténuer ces risques. Ce processus doit être mis en œuvre conformément aux neuf principes de prévention indiqués ci-dessous :

- › Éviter les risques;
- › évaluer les risques ;
- › Combattre les risques à la source;
- › Adapter le travail à l'homme
- › tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;
- › remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;
- › élaborer une politique de prévention globale et cohérente ;
- › prendre des mesures de protection collective par priorité à des mesures de protection individuelle ;
- › donner les instructions appropriées aux travailleurs.

Ce processus doit être mené en coopération avec les gens de mer et les personnes désignées par l'armateur pour examiner ces questions de santé et de sécurité au travail.

La procédure d'évaluation des risques est l'élément central de toutes les politiques d'entreprise dans le domaine de la santé et de la sécurité. Elle doit être conçue comme un **effort d'amélioration continue**, dont l'organisation générale est présentée à la page suivante. Ressources de prévention et processus d'amélioration continue :



Le risque principal est que ce processus soit essentiellement mené au siège de l'armateur et qu'il débouche sur l'élaboration d'un document « inerte » qui est généralement inconnu des gens de mers ou n'est pas pris en compte par eux.

La directive énonce par conséquent les principes à respecter pour réaliser l'évaluation des risques sans préciser ni la méthode qui devrait être utilisée ni la forme que cette évaluation devrait prendre. Les bonnes pratiques décrites ci-dessous visent à fournir un cadre méthodologique adapté au secteur du transport maritime en veillant à ce que toutes les personnes à bord participent au processus et assument la responsabilité de leur propre sécurité.

## MEILLEURE PRATIQUE 1.2

### « ÉVALUATION DES RISQUES » - UN PROCESSUS À QUATRE NIVEAUX

À cet égard, le [Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers \(code de sécurité du travail de la marine marchande\)](#), publié par la Maritime and Coastguard Agency du Royaume-Uni, présente une méthode qui semble efficace et évite le risque mentionné ci-dessus.

Les encadrés suivants qui présentent l'approche choisie sont tirés directement du [Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers](#).

**Une approche très efficace sur laquelle se fondent plusieurs entreprises consiste à utiliser un processus à quatre niveaux, comme décrit ci-dessous.**

#### Évaluation des risques - niveau 1 : Évaluation générique des risques

Le code ISM impose aux entreprises notamment d'assortir leurs objectifs de gestion de la sécurité d'une évaluation de tous les risques identifiés en ce qui concerne les navires, le personnel et l'environnement et de mettre en place des protections appropriées.

Ces évaluations des risques, parfois dénommées évaluations génériques des risques, doivent par conséquent être réalisées à un niveau élevé de responsabilité au sein de l'entreprise, par des professionnels compétents et expérimentés, et les résultats doivent être utilisés afin de prévoir des protections appropriées et des mesures de contrôle au sein du système de gestion des risques de l'entreprise, sous la forme de politiques, de procédures et d'instructions de travail.

#### Évaluation des risques - niveau 2 : Centrée sur les tâches

Outre les exigences générales du code ISM, la réglementation concernant la marine marchande et les navires de pêche (santé et sécurité au travail) de 1997 impose la réalisation d'une évaluation adaptée et suffisante des risques pour la santé et la sécurité au travail des gens de mer découlant de l'exercice normal de leurs activités ou fonctions.

Il existe des évaluations des risques propres aux navires et propres aux tâches qui doivent être réalisées à bord de chaque navire. S'il est clair que l'entreprise peut évaluer le risque générique, lié par exemple au travail en hauteur, au travail avec l'électricité, au mouvement du navire, il ne lui est pas possible de réaliser une évaluation des risques liés au changement d'une ampoule de feu de navigation sur le grand mât sur un navire déterminé à un moment donné, car cette évaluation ne pourrait pas prendre en considération l'ensemble des facteurs intervenant à ce moment-là sur le navire en question. C'est pourquoi il est essentiel de ne pas dissocier l'évaluation générique des risques du contexte et de ne pas la considérer comme étant adaptée à des tâches spécifiques. Les évaluations des risques centrées sur les tâches doivent par conséquent être réalisées à bord de chaque navire par les personnes qui effectuent le travail.

Deux types distincts d'évaluations des risques centrées sur les tâches peuvent être utilisés. Premièrement, diverses évaluations génériques des risques centrées sur les tâches et propres aux navires peuvent être mises au point pour toutes les tâches régulières et à faible risque. Il convient de réexaminer régulièrement ces évaluations, selon une fréquence qui toutefois dépend largement des circonstances particulières du navire et du niveau de risque.

Le second type d'évaluation des risques centrée sur les tâches serait utilisé pour des tâches spécifiques qui présentent un risque élevé et ne sont pas régulières, telles que le travail dans la mâture ou en espace clos. Ces évaluations doivent porter sur les personnes spécifiques qui réaliseront le travail, et la validité de ces évaluations doit être limitée à la durée de la tâche en question.

Dans les deux cas, les évaluations doivent être réalisées par une ou plusieurs personnes compétentes qui comprennent la tâche faisant l'objet de l'évaluation. Il est également préférable d'associer au processus d'évaluation les marins qui participeront à la réalisation du travail en question.

### Évaluation des risques - niveau 3 : Réunion « boîte à outils »

Une réunion « boîte à outils » constitue une autre forme d'évaluation des risques qui vise à compléter une évaluation des risques centrée sur les tâches. Son objectif premier est de discuter des procédures du travail en question et des conclusions de l'évaluation des risques centrée sur les tâches avec les gens de mer concernés.

Lors d'une réunion « boîte à outils », il est important d'associer activement les personnes qui effectuent le travail et d'autres personnes susceptibles d'être en danger, à savoir les marins, les sous-traitants ou d'autres personnes à bord du navire pour lesquelles le travail en question peut avoir des conséquences. Il convient d'encourager une participation pleine et active et d'examiner et de prendre en considération toute question ou préoccupation. À l'issue de la réunion, chacun confirme qu'il comprend pleinement son rôle dans la tâche et les précautions prises (« communication en boucle fermée »). Il convient ensuite de prendre note de cette conversation ainsi que des caractéristiques de toute évaluation des risques à laquelle il est fait référence.

Une réunion « boîte à outils » doit être tenue avant d'effectuer tout travail qui implique plus d'une personne et présente un risque considérable pour les personnes ou les biens.

### Évaluation des risques - niveau 4 : Évaluation personnelle du risque

Il s'agit d'une évaluation informelle des risques quotidiens réalisée lors de l'exercice d'une activité en général. Cette évaluation est une technique utilisée pour faire en sorte de ne pas se blesser même lorsque l'on s'acquiesce des tâches les plus triviales. Elle est utilisée afin de rester attentif à l'environnement à tout moment et d'aider à l'identification et au contrôle des risques immédiats lors de la réalisation d'un travail. Il convient de promouvoir le recours à l'évaluation personnelle du risque.

Il s'agit de prendre quelques minutes de recul, d'examiner le travail à réaliser, d'envisager les problèmes éventuels et comment ils pourraient survenir et les mesures personnelles qui peuvent être prises pour éviter tout incident. À mesure que le travail est effectué, il convient également d'observer en permanence le lieu de travail afin de détecter tout changement des conditions susceptible de modifier les risques et d'avoir une incidence sur les mesures de prévention mises en place. En cas de doute, arrêter le travail, réévaluer les mesures de prévention et, si nécessaire, reconsidérer et réévaluer la tâche.

Cette approche peut également se dénommer une « évaluation dynamique du risque ». Si la personne concernée pense que l'évaluation dynamique du risque n'est pas suffisante, revenir au niveau 2.

Cette approche s'avère exemplaire. Dans la plupart des cas, seules les deux premières étapes sont réalisées (parfois seulement la première). Il présente plusieurs avantages :

- › Empêcher que l'évaluation des risques ne soit réalisée « dans le vide », de manière trop générale et éloignée de la réalité à bord.
- › Faire en sorte, via le niveau 2, que l'évaluation soit adaptée à chaque navire, en tenant compte de son type, de son utilisation et de l'environnement dans lequel il évolue.
- › Veiller à l'inclusion des gens de mer dans le processus et, via le niveau 3, à la poursuite du processus d'évaluation et d'atténuation.
- › Faire en sorte, via le niveau 4, que les gens de mer soient associés au processus et acquièrent une culture de la prévention en conservant un regard critique sur la sécurité de leurs activités.

Il ne fait toutefois aucun doute que cette méthode requiert un effort préalable de formation des gens de mer à l'analyse préliminaire du travail à réaliser, à l'analyse des accidents du travail, à la prévention et à la protection.

À cet égard, l'Institut maritime de prévention (France) constitue un autre exemple de bonne pratique.

## MEILLEURE PRATIQUE 1.2

### FORMER ET ASSOCIER LES GENS DE MER

En collaboration avec un armateur important, l'Institut maritime de prévention (IMP), en France, a élaboré un module de formation sur la santé et la sécurité au travail destiné à l'ensemble des gens de mer.

Chaque session de ce module de **2 jours et demi** forme 12 participants. Les 12 stagiaires sont de tous grades, de matelot breveté à capitaine.

Le programme de ce module est présenté ci-dessous :

#### 1 jour et demi Ressources de prévention des risques professionnels

- › Surveillance épidémiologique des effets sur la santé au travail / Analyse statistique des accidents du travail
- › Approche systémique des situations professionnelles
- › Analyse clinique des accidents du travail selon la méthode de l'arbre des causes-conséquences
- › Analyse des situations professionnelles
- › Document d'évaluation des risques professionnels - approche au niveau de l'entreprise

#### un demi-jour

- › Équipement de protection individuelle (EPI), sélection et utilisation
- › Prévention des lésions dorsales dues à la manutention manuelle de charges

#### un demi-jour

- › Company OSH policy, presented by the company's OSH manager

Cette formation s'inspire d'exemples fournis par les participants.

L'effet de cette initiative s'est rapidement reflété dans les dossiers d'accident de l'entreprise, le nombre d'accidents ayant diminué de moitié en un an (il convient toutefois de rester prudent par rapport aux statistiques, car l'évolution doit être mesurée sur des périodes plus longues).

## MEILLEURE PRATIQUE 1.3

### CONSTITUTION D'UN COMITÉ D'HYGIÈNE, DE SÉCURITÉ ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL

La législation française impose l'établissement d'un comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) dans toutes les **entreprises qui comptent au moins 50 travailleurs**. Dans les entreprises de transport maritime, ce comité comprend une section pour le personnel à terre et une section pour le personnel embarqué.

Il est constitué de l'employeur, qui le préside, et de membres du personnel désignés par un groupe élu de représentants du personnel.

Ses missions consistent à contribuer à la protection de la santé des travailleurs, à améliorer les conditions de travail et à veiller à l'application correcte des dispositions juridiques dans ces domaines. Il doit par conséquent être consulté « avant toute décision d'aménagement important modifiant les conditions d'hygiène et de sécurité ou les conditions de travail ». Il analyse les risques professionnels et les conditions de travail.

Cette disposition institutionnalise la participation des travailleurs à la gestion de la santé et de la sécurité au travail conformément à la directive et formalise le cadre régissant cette participation.



### 3.3.2 DIRECTIVE 89/656/CEE CONCERNANT LES PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ POUR L'UTILISATION PAR LES TRAVAILLEURS D'ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE AU TRAVAIL (ÉQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE)

NB pour ce chapitre et les chapitres suivants : La section « Principales dispositions », qui présente les dispositions principales de chaque directive n'est en aucun cas exhaustive ; pour une compréhension globale de toutes les implications, il est nécessaire de lire intégralement la directive. La présente section vise à établir des parallèles entre les bonnes pratiques identifiées et les principales dispositions de chaque directive.

Principales dispositions (1 à 6) :

1. Un équipement de protection individuelle (EPI) doit être conforme aux dispositions communautaires relatives à la conception et à la construction en matière de sécurité et de santé le concernant.
2. Conformément aux principes de prévention énoncés dans la directive-cadre, les mesures de protection collective doivent être prioritaires par rapport aux équipements de protection individuelle. L'utilisation d'équipements de protection individuelle est exigée lorsque les mesures de prévention et/ou de protection sont insuffisantes pour réduire le risque à un niveau acceptable. Dans ce cas, tout EPI doit être approprié par rapport aux risques à prévenir, sans induire lui-même un risque accru.
3. Un EPI est en principe destiné à un usage personnel et doit convenir au porteur, après tout ajustement nécessaire.
4. L'EPI doit être fourni gratuitement par l'employeur, qui assure son bon fonctionnement.
5. L'employeur informe préalablement le travailleur des risques contre lesquels le port de l'équipement de protection individuelle le protège. L'employeur assure une formation et organise, le cas échéant, un entraînement au port des EPI.

6. Les États membres veillent à ce que soient fixées des règles générales concernant l'utilisation des EPI et/ou des règles concernant les cas et situations dans lesquels l'employeur doit fournir les EPI. À cet égard, les annexes de la directive ne mentionnent pas l'EPI nécessaire pour **protéger les travailleurs de la noyade**, qui représente un risque majeur dans le secteur du transport maritime. Toute réglementation nationale sur cette question est par conséquent accueillie positivement.

L'examen des réponses au questionnaire relatives à l'équipement de protection individuelle révèle que l'EPI est généralement fourni et utilisé comme il se doit. L'adéquation de cet équipement au travail réalisé par les personnes tenues de le porter peut néanmoins poser problème.

L'objectif est par conséquent d'informer les personnes chargées de la sécurité et les gens de mer tenus de porter un EPI de ses caractéristiques techniques, de ses conditions d'utilisation et d'entretien et du niveau de protection fourni.

À cet égard, les 4 documents mentionnés ci-dessus comprennent chacun un chapitre qui examine, à des degrés divers de détail, tous les types d'EPI susceptibles d'être utilisés à bord de navires :

- › Protection contre le bruit
- › Protection des yeux et du visage
- › Protection de la tête
- › Protection des mains et des pieds
- › La protection corporelle
- › Protection respiratoire
- › Protection contre la noyade
- › Protection contre les chutes de hauteur
- › Protection contre le froid

## MEILLEURE PRATIQUE 2.1

### FOURNITURE D'INFORMATIONS SUR L'EPI

La présentation dans le « Manuel de pratiques de travail sûres - Santé et sécurité au travail dans la marine marchande et à bord des navires de pêche » de BG Verkehr (Allemagne) semble la plus complète et la plus instructive (elle manque toutefois d'informations sur la protection contre le froid). La section A de ce manuel est consacrée à l'EPI et est subdivisée en sous-sections qui portent chacune sur une catégorie spécifique d'EPI.

Chaque sous-section présente une structure similaire :

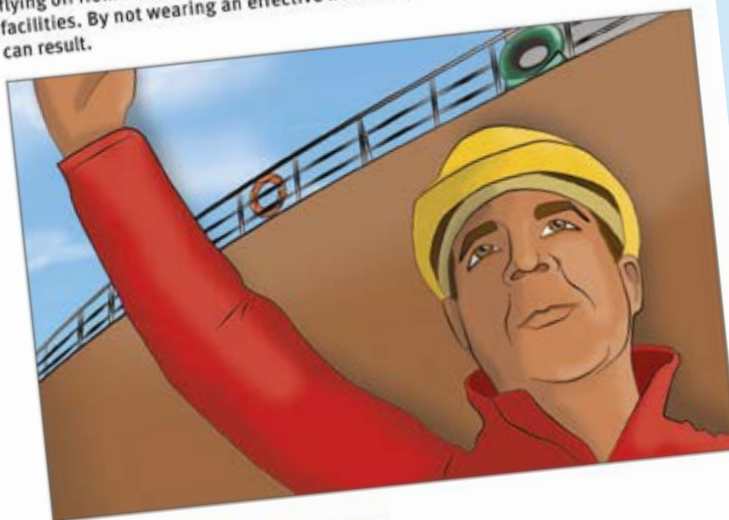
1. Présentation générale de l'EPI et du cadre juridique
2. Quand utiliser l'EPI
3. Comment choisir l'EPI - Catégories et caractéristiques techniques
4. Comment utiliser et, le cas échéant, entretenir l'EPI

La présentation est bien illustrée, instructive et facilement accessible pour les responsables de la sécurité et les utilisateurs, sous la forme de fiches techniques, sur la base d'une approche de formation et de sensibilisation. À titre d'illustration, la fiche technique relative à l'utilisation des casques est présentée aux pages suivantes.

### Head Protection – Safety Helmet

2014 

Many jobs on board can be dangerous due to objects falling, toppling, swinging or flying off from moving parts as well as hitting one's head on parts of machines or facilities. By not wearing an effective head protection, life-threatening injuries can result.



Dangerous situations frequently develop as a result of:

- not using the head protection at all
- using an unsuitable or defective head protection
- a loose-fitting head protection
- wearing the head protection incorrectly
- removing the head protection for short periods of time during works in a danger area

For further information refer to:  
DGUV Vorschrift 1 „Principles of Prevention“,  
DGUV Regel 112-193 „Benutzung von Kopfschutz“,  
DIN EN 397 „Industrieschutzhelme“

## Selecting the Suitable Head Protection

2014 

The safest head protection on board is a safety helmet which is suitable for the specific conditions of work.

Only approved safety helmets with the appropriate test mark are permitted to be used.

Helmet shells are made from thermoplastics or thermosetting plastics:

- It is advisable to use helmet shells made from thermosetting plastics at temperatures which are below 0°C.
- Helmet shells made from thermoplastics are sufficient for standard board operations.

If jobs have to be carried out under special conditions, special safety helmets which are designed for work under these conditions are advised to be used, e.g.:

- if there is a hazard of a short, unintended contact with alternating voltages
- if there is a danger by sideways strains

Each user must select a helmet with an appropriate size to make sure the helmet fits tightly and securely.

The properties of a safety helmet can be found on its label.



① CE-Symbol  
② Identification number of the production supervision  
③ Standard „EN 397“  
④ Manufacturer  
⑤ Year and quarter or month of production  
⑥ Model name  
⑦ Head circumference in cm  
⑧ Code for helmet material  
⑨ Temperature resistance  
⑩ Electrical properties

Head Protection – Safety Helmet **A 1.2**

## When to Use a Head Protection

A suitable head protection must always be worn when carrying out jobs which might cause tools or objects to fall, topple, swing or fly off. It is also important to use a head protection in work places where it is easily possible to bump one's head due to a constrained posture or the narrowness of the space.

### Examples for such jobs on board are:

- working with lifting gear
- re-lashing cargo lashings
- cleaning cargo holds
- working at heights
- repairing machines
- working in narrow spaces
- working during bad weather conditions



## Safety Measures When Using a Safety Helmet



A head protection must be worn in all work places marked with the mandatory sign shown above.

Every crew member on board must have an individual safety helmet at her or his disposal.

All crew members must be instructed on the use of safety helmets.

### Maintenance

- It is good practice to clean the helmet shells regularly with lukewarm soap water.
- Dirty sweatbands are to be replaced.
- In general, safety helmets made from thermoplastics have a maximum service life of four years from the date of manufacture (5). After this period the helmet must be replaced by a new one.

### Use

The safety helmet must be checked for obvious defects before use. After a heavy impact or when defects are visible, it must not be used any more and must be withdrawn securely from further use.

It is not permitted to apply any coatings, solvents, adhesives or self-adhesive labels on the safety helmet because this might interfere with the protective effect.

**A safety helmet provides protection in the best possible way if it is worn properly.**

- The straps of the suspension system must fit closely to one's head.
- The helmet must be adjusted to fit the user's head size with the adjustable neck strap. The helmet must fit tightly without squeezing the head.
- An additional chin strap should be used to prevent the helmet from falling off the head during strong winds and exposure to bouncing movements.

**The safety helmet must neither be worn too loosely or too tightly.**

The responsible officer must check that safety helmets are worn during jobs when the wearing of safety helmets is necessary.

**Superiors set a good example by wearing a safety helmet!**

A 1.2

Head Protection – Safety Helmet



## MEILLEURE PRATIQUE 2.2

### RÉGLEMENTATION RELATIVE À L'UTILISATION DE L'EPI CONTRE LA NOYADE

La directive et ses annexes ne mentionnent pas l'équipement de protection individuelle contre la noyade. Il s'agit pourtant d'un risque majeur dans le secteur du transport maritime en termes de gravité et de niveaux d'exposition. La mise en place de règles relatives à l'utilisation de cet équipement à bord des navires doit être considérée comme une bonne pratique.

En France, un décret et un arrêté portent sur cette question :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029254293&categorieLien=id>

### 3.3.3 DIRECTIVE 90/269/CEE CONCERNANT LES PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ RELATIVES À LA MANUTENTION MANUELLE DE CHARGES COMPORTANT DES RISQUES, NOTAMMENT DORSO-LOMBAIRES, POUR LES TRAVAILLEURS (MANUTENTION)

Principales dispositions (1 à 3) :

1. Conformément aux principes de prévention énoncés dans la directive-cadre, l'employeur prend les mesures d'organisation appropriées en vue d'éviter la nécessité d'une manutention manuelle de charges.
2. Lorsque la nécessité d'une manutention manuelle de charges par les travailleurs ne peut être évitée, l'employeur prend les mesures d'organisation appropriées en vue de réduire le risque dorso-lombaire. À cette fin, il examine les caractéristiques des charges (poids, taille, facilité de manutention, etc.), l'effort physique requis (importance, mouvement de torsion du tronc, mouvement brusque de la charge, position instable, etc.), caractéristiques du milieu de travail (espace insuffisant, sol inégal ou instable, etc.) et les exigences de l'activité, (fréquence, périodes de repos, etc.).
3. Les employeurs doivent veiller à ce que les travailleurs reçoivent des indications précises concernant le poids d'une charge et son centre de gravité. Les employeurs doivent veiller à ce que les travailleurs reçoivent, en outre, une formation adéquate concernant la manutention correcte des charges.

Toutes professions confondues, les lésions dorsales dues à la manutention manuelle de charges sont souvent la première cause d'accidents du travail et la cause la plus courante d'invalidité permanente d'origine professionnelle.

Le secteur de la marine marchande ne fait pas exception à cette tendance.

Il existe deux principaux moyens d'atténuer ce risque :

- › Améliorer l'ergonomie des postes de travail et l'équipement
- › Former les travailleurs aux mouvements et postures appropriés

Bien qu'il soit possible d'améliorer l'ergonomie à bord des navires, ces possibilités sont manifestement limitées étant donné le large éventail de situations qui peuvent se présenter, la standardisation insuffisante des opérations de manutention nécessaires et la nature même d'un navire en mouvement.

Ce problème devrait être abordé par la construction navale, les entreprises et les chantiers navals. Aucun des documents ou réponses aux questionnaires reçus n'indique que cela soit le cas.

Par conséquent, la formation et la sensibilisation des gens de mer aux risques auxquels ils sont exposés sont considérées comme les meilleurs moyens de parvenir à des résultats satisfaisants.

Les quatre documents mentionnés ci-dessus abordent chacun cette question à leur façon.

## MEILLEURE PRATIQUE 3.1

### ÉVALUATION DES RISQUES DE LA « MANUTENTION MANUELLE »

Le document le plus exhaustif à cet égard est le « Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers » (code de sécurité du travail de la marine marchande) (Royaume-Uni - Maritime and Coastguard Agency). Il comprend une procédure d'évaluation des risques qui tient compte de la spécificité du travail à bord des navires. Il présente également un schéma indiquant les poids qui peuvent être manipulés en sécurité par une seule personne, selon le sexe et la hauteur de levage. Ces informations sont présentées dans les illustrations suivantes.

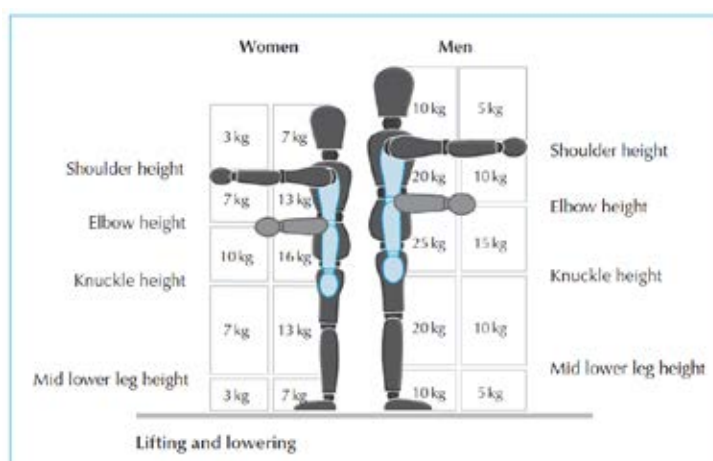
#### ANNEX 10.1 FACTORS TO BE CONSIDERED

The following are examples of the factors to which the Company should have regard, and the questions they should consider when making an assessment of manual-handling operations or providing instruction for personnel.

Plain text gives the general factors and questions to be considered in the risk assessment carried out under the regulations. *Additional specific factors that may be found on board ship are included for guidance (text in italics).*

Factors	Questions
1. The tasks	<p>Do they involve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● activity that is too strenuous?</li> <li>● holding or manipulating loads at distance from trunk?</li> <li>● unsatisfactory or unstable bodily movement or posture, especially: <ul style="list-style-type: none"> <li>– twisting the trunk?</li> <li>– stooping?</li> <li>– reaching upward?</li> </ul> </li> <li>● excessive movement of loads, especially: <ul style="list-style-type: none"> <li>– excessive lifting or lowering distances?</li> <li>– excessive carrying distances?</li> </ul> </li> <li>● risk of sudden movement of loads?</li> <li>● frequent or prolonged physical effort, particularly affecting the spine?</li> <li>● insufficient rest or recovery periods?</li> <li>● a rate of work imposed by a process?</li> <li>● <i>climbing up or down stairs?</i></li> <li>● <i>handling while seated?</i></li> <li>● <i>use of special equipment?</i></li> <li>● <i>team handling?</i></li> </ul>
2. The loads	<p>Are they:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● heavy?</li> <li>● bulky or unwieldy, or difficult to grasp?</li> <li>● unstable or with contents that are likely to shift?</li> <li>● likely, because of the contours and/or consistency, to injure workers, particularly if the individual collides with someone or something?</li> <li>● <i>wet, slippery, very cold or hot and, therefore, difficult to hold?</i></li> <li>● <i>sharp?</i></li> <li>● <i>potentially damaging/dangerous if dropped?</i></li> </ul>
3. The working environment	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Are there space constraints preventing the handling of loads at a safe height or with good posture?</li> <li>● Is there an uneven, slippery or unstable deck surface?</li> <li>● Are there variations in level of deck surfaces (e.g. door sills) or work surfaces?</li> <li>● Are there extremes of temperature or humidity?</li> <li>● <i>Has account been taken of the sea state, wind speed and the unpredictable movement of the deck?</i></li> <li>● <i>Are there steps, stairs or ladders or self-closing doors to be negotiated?</i></li> <li>● <i>Is the area adequately lit?</i></li> <li>● <i>Is movement or posture hindered by personal protective equipment or by clothing?</i></li> </ul>
4. Individual capability	<p>Is the individual:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● physically unsuited to carrying out the task, either because of the nature of the task or because of a need to protect an individual from a danger that specifically affects them? <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>i.e. does the job require unusual strength, height, etc.?</i></li> <li>– <i>is there a hazard to those who might reasonably be considered unsuited to the task?</i></li> <li>– <i>does it pose a risk to those who are pregnant or have a health problem?</i></li> </ul> </li> <li>● wearing unsuitable clothing, footwear or other personal effects?</li> <li>● inadequately experienced or trained?</li> <li>● inadequately equipped?</li> </ul>

The diagram below shows guidelines for safe weights for manual handling.



The guidelines for safe weight vary depending on the capacity of the individual and also the position in which the weight is held. Subject to risk assessment, lighter weights may be safely lifted with arms extended or at high or low levels. The diagram above gives guidelines, which will reduce the risk of harm. The safe weight is reduced if the seafarer has to twist or carry out the lift repeatedly (say more than 30 times per hour). Consideration should also be given to the movement of the vessel during the risk assessment for the task. If the load moves through more than one box, use the lower weight as the safe weight.

Il est important de rappeler que la directive ne détermine pas le poids maximal qui peut être manipulé par une seule personne. En général, les valeurs de 16 et de 25 kg sont communément admises pour une femmes et un homme respectivement.

En revanche, la directive impose que les marins soient informés du poids qui doit être manipulé.

### MEILLEURE PRATIQUE 3.2

#### FORMATION ET INFORMATION SUR LES « MOUVEMENTS ET POSTURES »

En ce qui concerne la formation et l'information sur les mouvements et postures appropriés, la fiche technique B-12.1 du « [Manuel de pratiques de travail sûres - Santé et sécurité au travail dans la marine marchande et à bord des navires de pêche](#) » de BG Verkehr établit les principes de base de façon instructive (présentés dans les illustrations suivantes).

2014 

## Lifting and Carrying

Lifting and carrying loads is part of many jobs on board. A wrong body posture and jerky movements can result in painful damages to the spine, the joints and the muscles.



**Frequent causes for accidents are:**

- a wrong body posture when taking and putting down the load
- jerky movements and twisting the body
- carrying of loads which are too heavy
- bad distribution of the load
- visual obstruction by the load
- unsecured stacking of single loads on top of each other
- slipping of a load as a result of a bad grip
- unsafe footing because of the vessel's movements.

For further information refer to:  
DGMV-Vorschrift 1 „Principles of Prevention“,  
Lastenhandhabungsverordnung,  
BKAU-Broschüre „Heben und Tragen ohne Schaden“,  
Module B 16 „Jobs with Lifting Equipment“

Lifting and Carrying **B 12.1**

## Using Technical Auxiliary Devices

Loads which are heavy or difficult to handle should be lifted, carried and put down with suitable transport auxiliary devices, if possible.

The following devices are suitable for lifting and carrying loads during ship's operation:

- pulleys, winches
- workshop cranes
- sack barrows
- transport trolleys
- carts
- pallet trucks

The user has to be familiar with handling the particular lifting or transportation devices. The indicated safe loading capacity must not be exceeded.

## Carrying Devices

If loads have to be carried, simple carrying devices can make the lifting and carrying of loads easier. They also help to prevent typical injuries like cuts and crushings.

Sheet-metal clamps should be used, for example, for holding thin sheets of metal, clamping knobs for wooden panels, carrying straps for heavy loads or carrying boxes for small objects.

## Personal Protective Equipment

In general, safety shoes have to be used when lifting and carrying loads.

If loads with sharp edges or rough surfaces have to be lifted and carried, suitable protective gloves have to be used.



**B 12.1** Lifting and Carrying

Enfin, toujours en ce qui concerne la formation et l'information des gens de mer, seul le « [Working environment manual - Seafarers](#) » ([manuel de l'environnement de travail des gens de mer](#) de Prevent (Suède)) fait référence à l'importance de réaliser des exercices d'étirement préalables et de la préparation physique. Si les entreprises souhaitent atténuer le problème des lésions liées à la manutention manuelle, elles doivent se préoccuper de cette question.



### MEILLEURE PRATIQUE 3.3

#### FORMATION ET INFORMATION SUR LES « MOUVEMENTS ET POSTURES »

L'Institut maritime de prévention, en France, offre un programme de formation du formateur sur les « mouvements et postures ». Cette formation de deux jours est destinée aux gens de mer qui seront chargés à bord d'informer leurs collègues des pratiques

sûres concernant la manutention manuelle des charges. Cette formation interne s'appuie sur une vidéo adaptée au contexte de l'activité du navire (un transbordeur en l'occurrence).

#### 3.3.4 DIRECTIVE 92/85/CEE CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DE MESURES VISANT À PROMOUVOIR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SANTÉ DES TRAVAILLEUSES ENCEINTES, QUI VIENNENT D'ACCOUCHER OU ALLAITANTES AU TRAVAIL (TRAVAILLEUSE ENCEINTE)

Principales dispositions (1 à 5) :

1. Cette directive établit une liste non exhaustive de situations de travail, au sens large, pour lesquelles une évaluation spécifique des risques doit être réalisée pour la santé des travailleuses enceintes, accouchées ou allaitantes au travail (bruit, vibrations, exposition aux agents chimiques, manutention manuelle de charges lourdes, stress, etc.).
2. La directive établit une liste non exhaustive de situations de travail, au sens large, auxquelles les travailleuses enceintes, accouchées ou allaitantes ne doivent pas être exposées, avec une attention particulière portée au travail de nuit.
3. L'employeur doit évaluer les risques auxquels les travailleuses enceintes, accouchées ou allaitantes sont exposées, notamment en ce qui concerne les situations de travail mentionnées ci-dessus.
4. Selon les résultats de cette évaluation et afin d'atténuer les risques, l'employeur envisage un aménagement des conditions de travail, un changement de poste, voire une dispense de travail pour la travailleuse concernée. La directive précise dans chaque cas les droits découlant du contrat de travail des travailleuses, notamment quant au maintien d'une rémunération (y compris le congé de maternité comme indiqué ci-dessous).
5. La directive octroie aux travailleuses le droit à un congé de maternité d'au moins quatorze semaines continues, réparties avant et/ou après l'accouchement, et rend obligatoire un congé de maternité d'au moins deux semaines, réparties avant et/ou après l'accouchement. La directive interdit le licenciement de travailleuses enceintes, accouchées ou allaitantes du début de leur grossesse jusqu'au terme du congé de maternité.

## MEILLEURE PRATIQUE 4.1

### LE RÉGLEMENTATION DE L'ÉTAT MEMBRE VA AU-DELÀ DES DISPOSITIONS DE LA DIRECTIVE

Les conditions de travail à bord des navires expose manifestement les travailleuses aux conditions de travail mentionnées ci-dessus. C'est pourquoi, dans certains États membres, la réglementation relative à l'aptitude médicale des gens de mer considère la grossesse comme une cause d'incapacité temporaire de travail en mer. En outre, la législation dispose que la mère d'un nouveau-né ou qui allaite peut continuer de recevoir son salaire pendant un certain temps après la naissance. L'exemple en Estonie, comme le montre le questionnaire, est illustré ci-dessous :

« Après avoir détecté la grossesse, le médecin notifie l'armateur,

lui demandant de procéder à un changement de poste de la femme enceinte. Cela signifie généralement que la femme est renvoyée chez elle jusqu'à la naissance, à plein salaire, versé par le système de sécurité sociale. Après la naissance, notre législation prévoit la possibilité de rester à domicile jusqu'à ce que l'enfant soit âgé de trois ans. Au cours de la première année et demie, la personne qui reste chez elle percevra son plein salaire. »

### 3.3.5 DIRECTIVE 98/24/CE CONCERNANT LA PROTECTION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DES TRAVAILLEURS CONTRE LES RISQUES LIÉS À DES AGENTS CHIMIQUES SUR LE LIEU DE TRAVAIL (AGENTS CHIMIQUES)

Principales dispositions (1 à 6) :

1. Pour certains agents chimiques, à savoir ceux qui peuvent avoir des effets dangereux pour la santé, la Commission européenne fixe des valeurs limites contraignantes d'exposition professionnelle et des valeurs limites biologiques contraignantes qui doivent être transposées dans les réglementations des États membres.
2. Les employeurs doivent dresser la liste des agents chimiques utilisés sur le lieu de travail et évaluer les risques liés à leur utilisation. Dans le cas d'activités comportant une exposition à plusieurs agents chimiques dangereux, les risques sont évalués sur la base des risques combinés de tous ces agents chimiques.
3. Sur la base de l'évaluation des risques, l'employeur doit prendre les mesures de prévention nécessaires, notamment afin de réduire le nombre de travailleurs exposés, la quantité d'agents chimiques présents sur le lieu de travail, d'optimiser les dispositions assurant la sécurité lors de la manutention et le stockage de ces agents chimiques, de remplacer des agents chimiques dangereux par des agents chimiques moins dangereux, de prendre des mesures de protection collective et de fournir un équipement de protection individuelle adéquat. Si un agent chimique ayant une valeur limite d'exposition professionnelle effectivement établie est utilisé et si l'évaluation des risques montre que cette valeur a été dépassée, ces mesures de prévention doivent être renforcées.
4. Des mesures spécifiques doivent être prises pour faire face aux accidents et/ou incidents.
5. L'employeur veille à ce que les informations fournies par l'évaluation des risques soient mises à la disposition des travailleurs exposés à des agents chimiques dangereux. Les travailleurs doivent également avoir accès à toute information pertinente sur l'agent chimique, en particulier les informations figurant sur la fiche de données de sécurité établie par le fournisseur. L'employeur doit également offrir une formation appropriée aux travailleurs exposés.
6. Selon les résultats de l'évaluation des risques et chaque fois qu'est utilisé un agent chimique pour lequel une valeur limite biologique a été établie, le travailleur exposé doit faire l'objet d'une surveillance médicale spécifique.

Les incidents/accidents du travail liés à l'utilisation d'agents chimiques ont généralement des conséquences sanitaires graves. Après l'application des principes généraux de prévention, les produits dangereux doivent, dans la mesure du possible, être remplacés par des produits moins dangereux. L'information et la formation restent des méthodes efficaces de prévention des incidents/accidents dans ce domaine. À cet égard, l'organisation danoise Seahealth, mentionnée plus haut, a présenté plusieurs bonnes pratiques.

## MEILLEURE PRATIQUE 5.1

### AGENTS CHIMIQUES - LISTE BLANCHE - BASE DE DONNÉES - SUBSTITUTION

Seahealth offre aux armateurs danois la possibilité d'inscrire dans une base de données les agents chimiques qu'ils utilisent à bord de leurs navires. Chaque entreprise peut ainsi établir sa propre liste blanche en suivant la procédure présentée sur le site internet de Seahealth et décrite dans l'encadré ci-dessous. <http://www.seahealth.dk/en/page/white-list>

#### Établir une liste blanche

Établir une liste blanche représente un travail considérable, mais ensuite, le travail de maintenance est limité. Cependant, nous recommandons de suivre en permanence les navires qui ont acheté de nouveaux produits chimiques en élaborant des lignes directrices pour l'enregistrement des navires et de me confier cette tâche qu'à une seule personne au sein de l'entreprise.

Une liste blanche peut être créée de la façon suivante :

- › Recenser tous les produits à bord en inspectant tous les compartiments et armoires contenant des produits chimiques.
- › Nettoyer et éliminer les produits qui ne sont plus utilisés.
- › Examiner si le produit est nécessaire ou si son utilisation peut être limitée. Ce produit pourrait ne pas être nécessaire à toutes les fins auxquelles il est destiné actuellement.
- › Le produit est-il un des produits dont vous ne souhaitez pas la présence à bord et devrait-il dès lors être remplacé par un produit moins dangereux ?
- › Quel est le produit le moins dangereux de tous les produits utilisés aux mêmes fins ?
- › Peut-on trouver un produit moins dangereux qui pourrait le remplacer ?
- › Quels produits dangereux ne peuvent pas être immédiatement remplacés par des produits moins dangereux ? Pourraient-ils être remplacés à long terme ?

La liste de produits restants après le recyclage et sélectionnés comme étant les moins dangereux est transmise à l'entreprise, afin que celle-ci consigne les informations pour l'ensemble de sa flotte sur sa liste blanche. La liste de tous les produits recensés dans le cadre du programme Santé et sécurité en mer peut être transmise sous la forme d'un fichier Excel à l'entreprise.

Cette base de données comprend aujourd'hui 4 500 produits et elle est partagée par 18 armateurs danois.

En outre, Seahealth met au point la plateforme « Subsport » <http://www.subsport.eu> qui vise à remplacer les agents chimiques dangereux par des produits moins dangereux. Plusieurs produits ont déjà été remplacés et sont offerts aux armateurs.



## MEILLEURE PRATIQUE 5.2

### FORMATION OBLIGATOIRE À L'UTILISATION DE PRODUITS CHIMIQUES À BORD DES NAVIRES

Les autorités maritimes danoises ont fourni des informations sur les conditions de formation obligatoires pour les membres d'équipage au moyen d'un film de formation à l'utilisation des produits chimiques à bord des navires. Tous les membres d'équipage exposés à des agents chimiques dans le cadre de leur travail à bord doivent voir ce film, sous l'autorité du capitaine.

Ce film montre comment utiliser les instructions sur le lieu de travail relatives à l'utilisation des produits chimiques et comment l'utilisation correcte de l'EPI peut contribuer à réduire le nombre d'accidents.

Le film comporte quatre sections - une section générale pour l'ensemble des membres d'équipage et trois volets relatifs aux emménagements, à la salle des machines et au pont - afin que les travailleurs puissent voir la section qui les concerne.

Ce film de formation a été réalisé par Seahealth et est en vente sur son site internet. Une présentation de ce film est disponible à l'adresse :

<http://www.seahealth.dk/en/page/new-instructional-material-about-handling-chemicals>

## 3.3.6 DIRECTIVE 2003/10/CE CONCERNANT LES PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ RELATIVES À L'EXPOSITION DES TRAVAILLEURS AUX RISQUES DUS AUX AGENTS PHYSIQUES (BRUIT)

Principales dispositions (1 à 3) :

1. Cette directive établit trois valeurs limites d'exposition sur la base de deux paramètres :

- › Le niveau d'exposition au bruit : LEX, 8h, exprimé en dB(A)
- › Cette valeur représente le niveau d'exposition quotidienne au bruit, c.-à-d. le niveau d'exposition au bruit pour une journée de travail de huit heures.
- › La pression acoustique de crête : pcrête, exprimée en dB(C)
- › Il s'agit de la valeur maximale de la pression acoustique instantanée.

Les trois valeurs limites d'exposition sont les suivantes :

- › Valeurs d'exposition inférieures déclenchant l'action :
  - › LEX, 8h = 80 dB(A) et pcrête = 135 dB(C)
- › Valeurs d'exposition supérieures déclenchant l'action :
  - › LEX, 8h = 85 dB(A) et pcrête = 137 dB(C)
- › Valeurs limites d'exposition : LEX, 8h = 87 dB(A) et pcrête = 140 dB(C)

2. L'employeur doit évaluer les niveaux de bruit auxquels les travailleurs sont exposés, par rapport aux paramètres mentionnés ci-dessus. Cette évaluation doit, si nécessaire, inclure la mesure des niveaux de bruit. Lorsque ces mesures sont effectuées, elles doivent respecter les règles de la norme internationale ISO 1999:1990.

Pour l'application des valeurs d'exposition déclenchant l'action, la détermination de l'exposition ne tient pas compte de l'atténuation assurée par les protecteurs auditifs individuels.

Pour l'application des valeurs limites d'exposition, la détermination de l'exposition tient compte de l'atténuation assurée par les protecteurs auditifs individuels portés par le travailleur.

### 3. Mesures de prévention résultant de l'évaluation

<b>Indépendamment du niveau de bruit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Évaluation des risques</li> <li>» - Bruit supprimé ou réduit au minimum</li> <li>» - Consultation et participation des travailleurs en ce qui concerne l'évaluation des risques, les mesures visant à supprimer ou à réduire les risques, le choix des protecteurs auditifs individuels</li> </ul>
<b>Au-dessus de la valeur d'exposition inférieure déclenchant l'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Fourniture de protecteurs auditifs individuels</li> <li>» Information et formation des travailleurs en ce qui concerne les risques, l'EPI, etc.</li> <li>» Surveillance renforcée de la santé</li> </ul>
<b>Au-dessus de la valeur d'exposition supérieure déclenchant l'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Mise en œuvre d'un plan d'action pour réduire le bruit</li> <li>» Signalisation appropriée des lieux de travail et limitation d'accès</li> <li>» Utilisation de protecteurs auditifs individuels</li> <li>» Surveillance renforcée de la santé</li> </ul>
<b>Au-dessus de la valeur limite d'exposition</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Ne doit pas être dépassée - mise en œuvre immédiate de mesures de réduction du bruit</li> </ul>

Le bruit est un facteur de risque pour la santé et la sécurité au travail à plusieurs égards.

1. Un bruit excessif peut causer des dommages irréversibles pour l'audition des travailleurs.
2. Un environnement de travail excessivement bruyant constitue un risque pour la sécurité des opérations car il empêche les marins de communiquer efficacement.
3. Le bruit est un facteur de stress, y compris la fatigue et le risque accru d'accidents du travail.

Dans son préambule, la directive mentionne la résolution A 468(12) de l'OMI « Code sur les niveaux de bruit à bord des navires ».

Cette résolution de l'OMI établit des valeurs limites d'exposition au bruit et impose des mesures du bruit à bord des navires.

Il ne s'agit pas ici de comparer les deux textes, mais plutôt d'attirer l'attention sur une contribution supplémentaire de la résolution de l'OMI sur un point qui n'est pas prévu par la directive. Étant donné que les gens de mer vivent sur leur lieu de travail, la résolution de l'OMI introduit la notion de valeur limite d'exposition pour une période de 24 heures :  $L_{ex,24 h} = 80 \text{ dB(A)}$ . Il s'agit du niveau d'exposition quotidienne au bruit à bord.

Bien que la directive mentionne « la prolongation de l'exposition au bruit au-delà des heures de travail, sous la responsabilité de l'employeur », qui doit être considérée comme faisant partie de l'évaluation des risques, aucune limite n'est établie pour une période de 24 heures.

Par conséquent, l'introduction de cette limite  $L_{ex,24 h} = 80 \text{ dB(A)}$  dans les réglementations nationales constitue une bonne pratique, qui va au-delà des dispositions de la directive.

**MEILLEURE PRATIQUE 6.1****INTRODUCTION DE LA VALEUR LIMITE D'EXPOSITION L EX,24 H = 80 DB(A) DANS LES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES OU LES GUIDES APPLICABLES AU TRAVAIL À BORD DE NAVIRES.**

L'encadré ci-dessous présente un extrait du [Working environment manual - Seafarers \(manuel de l'environnement de travail des gens de mer\)](#) - Édition mars 2016 (Prevent - Suède)

**Limite**

- › Niveau d'exposition quotidienne au bruit pendant 8 heures, en tenant compte des protecteurs auditifs utilisés : 85 dB(A)
- › Niveau d'exposition quotidienne au bruit pendant 24 heures, en tenant compte des protecteurs auditifs utilisés : 80 dB(A)
- › Niveau sonore maximum (à l'exception du bruit impulsif) : 115 dB(A)
- › Niveau maximum du bruit impulsif : 135 dB(C)
- › Ces limites sont diffuses, et rien ne garantit que l'exposition à des niveaux inférieurs de bruit ne provoquera pas de lésions auditives.
- › Les gens de mer exposés sur le lieu de travail ou ailleurs à un niveau sonore équivalent (un type de valeur moyenne) dépassant 75 dB(A) sur une période de 24 heures doivent être informés des risques que présentent les niveaux sonores élevés et recevoir des protecteurs auditifs de leur employeur. Si le niveau sonore équivalent dépasse 80 dB(A) sur une période de 24 heures, des protecteurs auditifs doivent être utilisés.

### 3.3.7 DIRECTIVE 2002/44/CE CONCERNANT LES PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ RELATIVES À L'EXPOSITION DES TRAVAILLEURS AUX RISQUES DUS AUX AGENTS PHYSIQUES (VIBRATIONS MÉCANIQUES)

Principales dispositions (1 à 5) :

**1. Cette directive définit deux types de vibrations mécaniques auxquelles les travailleurs peuvent être exposés au travail :**

- › « vibration transmise au système main-bras », qui entraîne des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs, notamment des troubles vasculaires, des lésions ostéo-articulaires ou des troubles neurologiques ou musculaires ;
- › « vibration transmise à l'ensemble du corps », qui entraîne des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs, notamment des lombalgies et des traumatismes de la colonne vertébrale.

**2. Pour chaque type de vibration, la directive fixe des valeurs limites d'exposition, qui sont présentées dans le tableau ci-dessous :**

	Vibrations transmises au système main-bras	Vibrations transmises à l'ensemble du corps
Valeur limite d'exposition journalière normalisée à une période de référence de 8 heures	2,5 m/s <sup>2</sup>	0,5 m/s <sup>2</sup>
la valeur limite d'exposition journalière normalisée à une période de référence de 8 heures est fixée à	5 m/s <sup>2</sup>	1,15 m/s <sup>2</sup>

**3. L'employeur évaluera et, si nécessaire, mesurera les niveaux de vibration mécanique auxquels les travailleurs sont exposés.**

Les États membres ont la faculté, en ce qui concerne la navigation maritime, de ne considérer que les vibrations de fréquence supérieure à 1 Hz.

L'évaluation du risque doit prendre en considération toute incidence indirecte sur la sécurité des travailleurs résultant d'interactions entre les vibrations mécaniques et le lieu de travail ou d'autres équipements.

**4. Si l'évaluation des risques révèle que les valeurs d'exposition déclenchant l'action sont dépassées, l'employeur met en œuvre des mesures sur la base des principes généraux établis par la directive-cadre. Une surveillance appropriée de la santé doit également être assurée par rapport aux risques mentionnés ci-dessus.**

Dans tous les cas, l'employeur doit fournir aux travailleurs exposés l'information et la formation adéquates concernant les mesures prises, l'utilité et la façon de dépister et de signaler des symptômes de lésions et les pratiques professionnelles sûres, afin de réduire au minimum l'exposition à des vibrations mécaniques.

5. Les valeurs limites d'exposition ne doivent pas être dépassées ; si cela devait survenir, des mesures efficaces de réduction du bruit doivent être prises immédiatement. Les États membres peuvent toutefois accorder des dérogations à l'exposition aux vibrations transmises à l'ensemble du corps à bord des navires.

## MEILLEURE PRATIQUE 7.1

### FOURNITURE D'UN CALCULATEUR DE L'EXPOSITION AUX VIBRATIONS DU SYSTÈME MAINS-BRAS

Le lien ci-dessous donne accès à un tableur Excel qui peut être utilisé pour aisément calculer le niveau d'exposition aux vibrations transmises au système main-bras lors de l'utilisation d'appareils actionnés manuellement. Ce calculateur constitue un moyen simple et pratique d'organiser les processus de travail de façon à ce que les limites d'exposition établies par la directive ne soient pas dépassées. <http://www.seahealth.dk/en/page/vibrations#1>

### 3.3.8 DIRECTIVE 92/29/CEE CONCERNANT LES PRESCRIPTIONS MINIMALES DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ POUR PROMOUVOIR UNE MEILLEURE ASSISTANCE MÉDICALE À BORD DES NAVIRES (ASSISTANCE MÉDICALE À BORD DES NAVIRES)

Principales dispositions

1. Cette directive impose à tous les navires, en fonction de leur taille, des caractéristiques du voyage et du nombre de travailleurs à bord :

- › de transporter une dotation médicale (médicaments et matériel médical), dont le contenu dépendra de la zone d'opération :
  - Catégorie A : Navire pratiquant la navigation maritime, sans limitation de parages.
  - Catégorie B : Navire pratiquant la navigation maritime dans des parages limités à moins de 150 milles marins du port le plus proche médicalement équipé de façon adéquate.
  - Catégorie C : Navire pratiquant la navigation portuaire, les bateaux et les embarcations restant très près des côtes ou ne disposant pas d'emménagements.
  - NB : ces exigences ne s'appliquent pas aux navires de navigation fluviale, aux navires de guerre, aux navires de plaisance exploités à des fins non commerciales et aux remorqueurs navigant dans les zones portuaires.
- › Tout navire enregistré de plus de 500 tonneaux de jauge brute, dont l'équipage comprend 15 travailleurs ou plus et qui effectue un voyage d'une durée supérieure à trois jours, dispose d'un local permettant l'administration de soins médicaux.

› Tout navire dont l'équipage comprend cent travailleurs ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours doit avoir à son bord un médecin ayant en charge l'assistance médicale des travailleurs.

La directive exige également que les navires transportant des matières dangereuses aient à leur bord les antidotes pertinents.

La directive précise que l'employeur a la responsabilité de fournir la dotation médicale, dont

la gestion est placée sous la responsabilité du capitaine.

2. La directive précise que les travailleurs chargés de l'assistance médicale à bord doivent avoir reçu une formation particulière. À cet égard, la Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), chapitre VI, règle VI/4, précise et complète considérablement les dispositions de cette directive.

3. La directive dispose également que chaque État membre désigne un ou plusieurs centres destinés à fournir une assistance radiomédicale sous forme de conseils. Les médecins de ces centres de radioconsultation doivent avoir été formés aux conditions particulières qui règnent à bord des navires.



### MEILLEURE PRATIQUE 8.1

#### OPTIMISATION DU STOCKAGE ET DE LA GESTION DE LA DOTATION MÉDICALE SUR LES NAVIRES DE CATÉGORIE B - CONCEPT « DOTA B »

À l'initiative de son conseiller médical et avec l'aide d'un pharmacien, l'Institut maritime de prévention, en France, a mis en place un système d'assistance au stockage et à la gestion à bord de la dotation médicale de catégorie B conformément à la réglementation française. Ce concept, baptisé « DOTA B », est présenté à l'adresse suivante :

[http://www.institutmaritimede prevention.fr/2014/02/dota-b-simplifier-et-optimiser-la-consultation-medicale-maritime/#4\\_LE\\_CONCEPT\\_DOTA-B](http://www.institutmaritimede prevention.fr/2014/02/dota-b-simplifier-et-optimiser-la-consultation-medicale-maritime/#4_LE_CONCEPT_DOTA-B)

Ce système comporte un dispositif de stockage physique des médicaments et du matériel médical (dans les emballages appropriés) et un système informatisé de gestion d'inventaire. Il présente plusieurs avantages :

- › Améliore la gestion de la dotation médicale, des dates d'expiration et des quantités. Cela garantit que les médicaments appropriés se trouvent à bord et sont propres à la consommation.
- › Réduit le coût de gestion de la dotation médicale.
- › Améliore la communication entre la personne responsable de l'assistance médicale à bord et le centre de radioconsultation médicale, qui est en mesure d'obtenir des informations sur l'organisation physique du stockage des médicaments et du matériel médical à bord. Ceci peut s'avérer crucial en cas d'urgence.



## 4. Recommandations et conclusion

### 4.1 Meilleures pratiques : recommandations générales

#### 4.1.A UN GUIDE EUROPÉEN DE LA PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS À BORD DES NAVIRES

L'enquête menée auprès des membres de l'ECSA et de l'ETF montre que certains pays disposent d'un guide de prévention des risques professionnels élaboré spécifiquement pour le secteur du transport maritime et le travail à bord des navires.

Les quatre documents reçus (il peut en exister d'autres au sein de l'Union européenne) sont tous différents et complémentaires. Aucun ne couvre toutes les directives européennes applicables au secteur du transport maritime en ce qui concerne la santé et la sécurité au travail.

Il serait indéniablement utile de disposer d'un document paneuropéen fondé sur les directives décrites dans la seconde partie du présent rapport et divisé en deux parties :

- › Une partie « entreprise », à l'intention de la direction et des personnes en charge de la santé et de la sécurité au travail. Pour chaque question abordée, elle devrait comprendre :
  - Des références aux textes applicables (nationaux, européens, de l'OMI et de l'OIT).
  - Une méthodologie ou un guide de mise en œuvre des principales mesures dans le cadre du travail à bord d'un navire.
  - Un programme de formation le cas échéant.
- › Une partie « à bord », à l'intention des capitaines, des officiers de sécurité et de l'ensemble des marins. Pour chaque question abordée, elle devrait comprendre :
  - Un récapitulatif des obligations de toutes les personnes en matière de santé et de sécurité au travail.
  - Des fiches pratiques et didactiques.
  - Des matériels de formation le cas échéant.

Ce document pourrait être élaboré par l'une des organisations mentionnées ci-dessous.

#### 4.1.B UNE PLATEFORME EUROPÉENNE DES ORGANISATIONS SPÉCIALISÉES DANS LA PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS À BORD DES NAVIRES

L'enquête réalisée auprès des membres de l'ECSA et de l'ETF a également révélé qu'il existe dans certains États membres des organisations chargées de promouvoir la santé et la sécurité dans le secteur du transport maritime. Ces organisations conçoivent et fournissent des outils adaptés au transport maritime dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail. Elles soutiennent les entreprises dans la mise en œuvre de leurs politiques de santé et de sécurité.

Ces organisations jouent un rôle particulièrement important parce qu'elles visent à soutenir les petites entreprises dont le personnel n'est pas suffisant ou ne dispose pas des compétences appropriées à terre pour traiter ces questions sérieusement.

Il serait sans aucun doute utile de rassembler les structures existantes au sein d'une plateforme européenne d'échanges, leur permettant de partager leurs compétences et leur expérience afin de soutenir l'ensemble des entreprises européennes de transport maritime.

## 4.2 Meilleures pratiques : recommandations spécifiques

Les meilleures pratiques spécifiques peuvent être divisées en trois catégories :

### 1. DISPOSITIONS JURIDIQUES OU RÉGLEMENTAIRES ADOPTÉES DANS CERTAINS ÉTATS MEMBRES QUI VONT AU-DELÀ DES DISPOSITIONS DES DIRECTIVES EUROPÉENNES.

C'est le cas en ce qui concerne la représentation et la participation des travailleurs dans la politique de santé et de sécurité de l'entreprise (France), l'utilisation de l'équipement de protection individuelle contre le risque de noyade (France), la formation obligatoire aux risques liés à l'utilisation d'agents chimiques à bord des navires (Danemark), les dispositions visant à protéger les travailleuses enceintes, accouchées ou allaitantes et l'établissement d'une limite d'exposition au bruit pour une période de 24 heures (Estonie, Italie).

Dans ces domaines, la fourniture d'informations sur les avantages de ces dispositions pour la santé et la sécurité des travailleurs constitue le seul moyen d'encourager les entreprises à adopter volontairement ces pratiques.

### 2. ASSISTANCE MÉTHODOLOGIQUE AUX OPÉRATEURS AFIN DE SOUTENIR LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DES DIRECTIVES EUROPÉENNES.

Plusieurs bonnes pratiques mises en évidence dans les réponses au questionnaire appartiennent à cette catégorie.

La méthodologie proposée par le [Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers \(code de sécurité du travail de la marine marchande - Royaume-Uni\)](#) pour réaliser une évaluation des risques efficace au moyen d'une initiative proactive et promouvoir une solide culture de la sécurité, ainsi que les orientations proposées dans le présent document pour évaluer correctement les risques liés à la manutention manuelle de charges, pourraient figurer dans le guide européen mentionné ci-dessus.

Le rapport intitulé « Évaluation ex post des directives de l'UE sur la sécurité et la santé au travail » nous rappelle que « Tant les parties intéressées nationales qu'européennes tendent à attacher une importance relativement plus grande à l'évaluation des risques, car elle est considérée comme une base du développement d'une culture de la prévention, plutôt qu'à adopter une approche plus réactive de la santé et de la sécurité. Ce rapport nous avertit néanmoins que « les évaluations des risques dans les PME sont souvent de qualité insuffisante pour garantir une gestion adéquate des risques car elles manquent parfois de ressources (humaines et financières) pour identifier et gérer les risques de manière adéquate ».

Le concept d'un guide pour l'acquisition, l'utilisation et l'entretien de l'équipement de protection individuelle (EPI) proposé par le [« Manuel de pratiques de travail sûres - Santé et sécurité au travail dans la marine marchande et à bord des navires](#)

[de pêche » de BG Verkehr \(Allemagne\)](#) pourrait également représenter une contribution utile à un guide européen. Le rapport sur l'évaluation ex post des directives de l'UE sur la sécurité et la santé au travail indique dans ses conclusions que « l'étude externe propose d'envisager l'élaboration d'un document d'orientation librement accessible à l'échelle européenne sur la sélection et l'utilisation de l'EPI, destiné éventuellement aux PME. »

Enfin, les opérateurs au sein de l'UE pourraient être sensibilisés aux programmes de formation existants.

Cela concerne à la fois la formation générale à la santé et à la sécurité au travail (Institut maritime de prévention - France) et la formation spécifique, par exemple sur les risques chimiques (Seahealth- Danemark) ou les risques liés à la manutention manuelle de charges (BG Verkehr - Allemagne).

S'agissant de la manutention manuelle de charges, l'évaluation ex post des directives de l'UE sur la sécurité et la santé au travail précise que :

« Étant donné les informations de la littérature scientifique selon lesquelles la formation à la manutention manuelle de charges est inefficace, étayées par les rapports de mise en œuvre nationaux et les points de vue des parties prenantes, l'étude recommande de réviser l'article 6, paragraphe 2. Si la formation de sensibilisation aux risques découlant des activités de manutention reste utile, le texte devrait être modifié afin de réduire l'exigence perçue de formation dans les techniques de manutention manuelle.

Pour accompagner cette « minimisation de l'importance » de l'« exigence » de formation dans les techniques de manutention manuelle, il serait souhaitable de clarifier l'approche fondée sur les risques énoncée à l'article 3 afin de mettre en évidence la hiérarchie de :

- › la prévention des risques
- › la réduction des risques ;
- › la protection (individuelle) contre les risques.

**Dans cette hiérarchie, la formation à la manutention manuelle pourrait à juste titre être considérée comme un complément potentiel aux améliorations de la conception du lieu de travail (prévention et réduction des risques) et comme une approche de protection individuelle. »**

S'agissant de la manutention manuelle, la prévention et la réduction des risques doivent demeurer les principales priorités. Cependant, dans le cas spécifique du travail à bord de navires, cela reste souvent un défi car les tâches sont rarement standardisées. Un programme de formation sur ce thème devrait par conséquent être élaboré selon les modalités décrites ci-dessus.

### 3. OUTILS PRATIQUES À L'INTENTION DES OPÉRATEURS AFIN DE SOUTENIR LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DES DIRECTIVES EUROPÉENNES.

La plupart des outils révélés par les réponses au questionnaire sont disponibles en ligne et ont été mis au point par des organismes de prévention des risques professionnels pour le secteur du transport maritime.

Ils pourraient être plus largement diffusés via la plateforme évoquée au chapitre 4-2-b.

Cette plateforme pourrait également offrir un outil informatique fournissant des évaluations des risques en rapport avec le transport maritime, tel que l'outil interactif en ligne d'évaluation des risques (OIRA) offert par l'Agence européenne pour la santé et la sécurité au travail. (Lien ci-dessous)

<https://oiraproject.eu/en/oira-tools?q=oira-tools&page=7>

## 4.3 Conclusion

Les réponses au questionnaire fournies par les membres de l'ECSA et de l'ETF dans le cadre de cette étude ne révèlent aucun problème lié à la transposition des directives européennes dans le droit national (dans les États membres des organisations qui ont répondu au questionnaire).

Les seules difficultés soulignées çà et là concernent l'application correcte de la législation dans les petites et moyennes entreprises.

Plusieurs réponses soulignent des déficiences éventuelles dans la qualité et l'adéquation de l'équipement de protection individuelle.

La mise à la disposition des petites et moyennes entreprises d'un guide tel qu'il est décrit au chapitre 4-1 pourrait atténuer ce risque.

Toutefois, les réponses au questionnaire soulignent également plusieurs initiatives pertinentes qu'il conviendrait de partager au sein du secteur dans l'ensemble de l'UE. La diffusion du présent rapport pourrait contribuer à cet effort.

Les données recueillies par le questionnaire, dont la diffusion était limitée aux membres de l'ECSA et de l'ETF, semblent néanmoins indiquer que nombre d'autres initiatives intéressantes et de bonnes pratiques mises en œuvre au sein des entreprises peuvent ne pas avoir été prises en considération par cette étude.

Le présent rapport pourrait encourager les entreprises qui ont mis en place de telles initiatives à mettre en commun leurs bonnes pratiques. Le cas échéant, il incombe à l'ECSA et à l'ETF de définir comment ces bonnes pratiques d'entreprises doivent être recueillies et compilées.



	89/391/CEE	89/656/CEE	90/269/CEE	92/85/CEE	98/24/CE
Pays	Cadre	EPI	Manutention	Travailleuses enceintes	Produit chimique
<b>Autriche</b>	Austrian Act on Occupational Safety and Health (Arbeitnehmer-innenschutzgesetz-(ASchG) 17/06/1994)	Multiple	Multiple	Law for maternity protection,BGBI.Nr. 221/1979	Multiple
<b>Belgique</b>	Law of 4 august 1996 " Well being of workers in the performance of their work" and implementing Royal Decree of 9/14/1992 forms "Code on Well-being at Work"	Royal Decree of 13 june 2005	Royal Decree of 12 august 1993	Royal Decree of 2 may 1995	Royal Decree of 11 march 2002
<b>Bulgarie</b>	"Safety and Health at Work Act" December 1997 - amended in 2007 and 2010	Ordinance n3 of 19/4/2001 modified by Ordinance of 18 april 2008	Ordinance n16 of 31 may 1999	Multiple	Ordinance n13 of 30 december 2003
<b>Chypre</b>	Regulations on the Management of Occupational Health and Safety Issues (2002) and a cluster of laws brought together under the Health and Safety at Work Laws of 1996 to 2011	Règlement 470/2001	Règlement 267/2001	Règlement 255/2002	Regulation 268/2001 amended by 55/2004
<b>République tchèque</b>	Labour Code (Act N° 262/2006) and OSH Act (Act N° 309/2006)				
<b>Croatie</b>	Safety and Health at Work Act of 19 june 2013	Rules of 2 december 2012	Rules of 21 december 2012	Multiple	Ordinance of 21 june 2013 Rule of 11 april 2013
<b>Danemark</b>	Consolidated Act on "Safety at sea" N°72 of 17 January 2014	Danish Maritime Authority - "Technical regulation on occupational health in ships"(12/15/2009)	Danish Maritime Authority - "Technical regulation on occupational health in ships"(12/15/2009)	Consolidated Act on "Safety at sea" N°72 of 17 January 2014	Danish Maritime Authority - "Technical regulation on occupational health in ships"(12/15/2009)
<b>Espagne</b>	Law 31/1995 of 8 November 1995 - Prevention of Occupational Risks	Royal Decree 773/1997 of 30 May 1997	Royal Decree 487/1997 of 14 April 1997	Law 34/1995 of 8 November 1995	Royal Decree 374/2001 of 6 April 2001
<b>Estonie</b>	Occupational Health and Safety Act - 7/26/1999	Legal Act n°12 - 01/11/2000	Legal Act n°26 - 2/27/2001	Multiple	Legal Act n°105 - 3/20/2003
<b>Finlande</b>	Occupational Safety and Health Act N° 738/2002 + Occupational Health Care Act N° 1383/2001)	Government decision N°1407/93 - 12/22/1993		Law on work contracts N° 55/2001 - 01/26/2001	Government decree N°715/2001 - 8/9/2001
<b>France</b>	Law N°91/1414 - 12/31/1991 - Modifying Labour Code	Multiple	Decree N° 92-958 - 9/3/1992	Decree N° 96-364 - 4/30/1996 and Ordinance N° 2001-173 - 2/22/2001	Decree 1254 - 12/23/2003
<b>Allemagne</b>	German Act on Occupational Safety and Health ( Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG))- 7 August 1996	Regulation 12/4/1996		Maternity protection Act 1/17/1997	Chemical Act - amended 5/14/1998
<b>Grèce</b>	"Code of laws/statutes for the health and safety of workers" ratified through law 3850/2010 -			Presidential decrees 176/97 and 41/2003	
<b>Hongrie</b>	Occupational Safety and Health Law ("OSH Law" -Act XCIII -11/3/1993)	Ministerial decree 65/1999 - 12/22/1999	Ministerial decree 25/1998 - 12/27/1998	Act CCXI through Labour Code and Ministerial decree 33/1998 -6/24/1998	Act XXV (chemical safety) and join decree 25/2000 - 9/30/2000
<b>Irlande</b>	Safety Health and Welfare at Work (SHWW) - 2005 and SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	Safety, Health and Welfare at Work (Chemical Agents) Regulations 2001 S.I. n° 619 of 2001, 19/12/2001 + Code of Practice for the Chemical Agents Regulations 2016
<b>Italie</b>	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Legislative decree 151/2001 Consolidated Act of the provisions on maternity's and paternity's safeguard and support	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008
<b>Lettonie</b>	Labour Protection Law -7/6/2001	Ministerial regulation N°372/2002 -8/20/2002		Labour Law - 7/6/2001	Ministerial regulation N°325/2002 -5/15/2007
<b>Lituanie</b>	Labour Code and Law on Safety and Health at Work	Order of Minister N° A1-331 - 11/26/2007		Resolution of the Government	
<b>Luxembourg</b>	Laws on the Safety and Health of the Workers at Work and on the Occupational Health service - 6/17/1994	Grand Ducal Regulation - 11/4/1994	Grand Ducal Regulation - 11/4/1994	Labour Code - 9/1/2006	Grand Ducal Regulation - 11/14/2016
<b>Malte</b>	OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY AUTHORITY ACT ACT XXVII of 2000, as amended by Act XXXII of 2007; Legal Notice426 of 2007; and Act X of 2013.	LEGAL NOTICE 121 of 2003	LEGAL NOTICE 35 of 2003.	LEGAL NOTICE 92 of 2000, as amended by Legal Notice 436 of 2012 and LEGAL NOTICE 195 of 2015.	LEGAL NOTICE 227 of 2003, as amended by Legal Notices 353 of 2007 and 53 of 2012 and LEGAL NOTICE 198 of 2015.
<b>Pays-Bas</b>	Working Conditions Act of 18 March 1999 - Amended up to 03/25/2013	Working Conditions Decree of 15 January 1997 - Amended up to 1-09-2016	Working Conditions Decree of 15 January 1997 - Amended up to 1-09-2016	Working Conditions Act of 18 March 1999 - Amended up to 03/25/2013	Working Conditions Regulation -Text amended up to 1-9-2016
<b>Pologne</b>	Act of 26 June 1974 – Labour Code (LC)	Art. 2376 § 1 of LC	Act of 26 June 1974 – Labour Code (LC) : Section 10: "Occupational safety and health"		Act of 26 June 1974 – Labour Code (LC) : Section 10: "Occupational safety and health"
<b>Portugal</b>	Law 102/2009 of 10 September 2009 Labour Code - Art.º 281º a 284º (Law 7/2009 of 12 february 2009 )	Decree- Law 348/93 of 1 october 1993	Decree- Law 330/93 of 25 september 1993	Law 7/2009 of 12 february 2009 and Law 102/2009 of 10 september 2009	Decree- Law 24/2012 of 6 february 2012
<b>Roumanie</b>	Law 319/2006 of 14 July 2006 on Safety and Health at Work	Government decision of 23 august 2006	Government decision of 21 august 2006	Governmental Ordinance 96/2003 of 27 october 2003	Government decision of 13 october 2006
<b>Royaume-Uni</b>	The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) Regulations 1997 - Statutory Instrument (SI) 1997/2962	SI 1999/2205 - Merchant Shipping Notice (MSN) 1731	SI 1998/2857	SI 1997/2962	SI 2010/330 - Maritime Guidance Notice (MGN) 409 & 454
<b>Slovaquie</b>	Occupational Health an Safety Act 124/2006 and Public Health Act335/2007	Government regulation 395/2006	Government regulation 281/2006	Labour Code Act 311/2001 and Government regulation 272/2004	Government regulation 355/2006
<b>Slovénie</b>	Health and Safety at Work Act of 24 may 2011	Rule of 19 april 2005	Rule of 1 may 2005	Multiple	Rule of 1 december 2001 modified by Rule of 19 april 2005
<b>Suède</b>	Swedish Statute-Book (SFS) 1977:1160 Work Environment Act Swedish Work Environment Authority Statute-Book (AFS) 2001:1 Systematic Work Environment Management	AFS 2001:3	AFS 2012:2	AFS 2007:5	AFS 2015:7 AFS 2014:43

## Clause de non-responsabilité

Cette matrice est le résultat des recherches menées par l'auteur, et basée sur les informations qu'il a pu trouver. L'auteur est seul responsable des informations contenues dans cette liste. L'ECSA, l'ETF et la Co

2002/44/CE	2003/10/CE	92/29/CEE	91/383/CEE	94/33/CE	2009/13/CE
Vibrations	Bruit	Assistance médicale	Contrat à durée déterminée	Les jeunes travailleurs.	MLC 2006
Multiple	Multiple	Not transposed given to the territorial situation of Austria	Multiple	Multiple	Not transposed given to the territorial situation of Austria
Royal Decree of 7 July 2005	Royal Decree of 16 January 2006	Royal Decree of 7 January 1998 modified by Royal Decree of 9 December 2014	Royal Decree of 15 December 2010	Royal Decree of 3 May 1999	Multiple
Ordinance n3 of 5 May 2005	Ordinance n6 of 15 August 2005	Ordinance n9 of 29 March 2006	Ordinance n5 of 20 April 2006 modified by Ordinance of 26 February 2013	Ordinance n6 of 24 July 2006 Ordinance of 10 April 2001	Decree n7 of 28 March 2014
Règlement 332/2005	Règlement 230/2002	The Merchant Shipping (Minimum Requirements of Medical Treatment on Board Ships) Law of 2002 (Law 175(I)/2002)	Règlement 184/2002	Law on the Protection of Young Persons at Work 48(I)/2001	
Rules of 11 April 2013	Rules of 11 April 2013	Rules of 24 May 2013	Multiple	Multiple	Multiple
Danish Maritime Authority - "Technical regulation on occupational health in ships" (12/15/2009)	Order no. 1283 of 11 November 2013 amending the order on Notice A from the Danish Maritime Authority, "Technical regulation on occupational health in ships".	Danish Maritime Authority - "Technical regulation on occupational health in ships" (12/15/2009)	Consolidated Act on "Safety at sea" N°72 of 17 January 2014	Danish Maritime Authority - "Technical regulation on occupational health in ships" (12/15/2009)	Consolidated Act on "Safety at sea" N°72 of 17 January 2014
Royal Decree 1311/2005 of 4 November 2005	Royal Decree 286/2006 of 10 March 2006	Royal Decree 258/1999 of 12 February 1999	Law 31/1995 of 8 November 1995 - Royal Decree 216/1999 of 5 February 1999 - Law 14/1994 of 1 June 1994	Law 31/1995 of 8 November 1995	Council of State Ruling n° 325/2015 (Employment and social security)
Legal Act n°109 - 4/12/2007	Legal Act n°108 - 4/12/2007			Multiple	
Government decree N°48/2005 - 2/2/2005	Government decree N°85/2006 - 2/2/2006	Government decree N°509/93 - 12/30/94		Young worker Ordinance 189/2012	Act N°756/2011 - 6/17/2011
Decree 2005-748 - 7/4/2005 (specific to shipping)	Decree 2006-1044 - 8/23/2006			Ordinance N° 2001-174 - 2/22/2001	Law 2013-619 ( Art 22 to 33) - Modifying Transport Code
		MariMed Regulation 8/14/2014			
CELEX number: 72002L0044GRC_124539 - 9/14/2005	CELEX number: 72003L0010GRC_134994 - 7/28/2006		"Code of laws/statutes for the health and safety of workers" ratified through law 3850/2010 and law 4052/2012 Art 125		CELEX number: 72009L0013GRC_222296 -12/24/2014
Ministerial decree - 22/2005 - 6/24/2005	Ministerial decree 66/2005 - 12/22/2005	Ministerial decree 6/2000 - (3/17/2000)	Labour Code and "OSH Law"	Labour Code and "OSH Law"	
SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	Statutory instrument N°506/1997		SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	CELEX number: 72009L0013IRL_217555 - 7/4/2014
Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Inter-ministerial decrees 279/88 - 5/25/1988 and 708/96 - 12/20/1996	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Legislative decree 345/1999	Law 113/2013
	Ministerial regulation N°249/2008 -4/8/2008	Multiple	Labour Law - 7/6/2001	Labour Law - 7/6/2001	Ministerial regulations N° 18/2014 - 1/14/2014 and 278/2014 - 6/3/2014
Order of Minister N° A1-55/V91 - 3/2/2004	Order of Minister N° A1-103/V-265 - 4/15/2005			Resolutions of the government N° 138 and 139 - 1/29/2003	
Grand Ducal Regulation - 2/6/2007	Grand Ducal Regulation - 2/6/2007	Grand Ducal Regulation - 6/22/2000	Labour Code - 9/1/2006	Labour Code - 9/1/2006	Grand Ducal Regulation - 11/21/2014
LEGAL NOTICE 371 of 2005.	LEGAL NOTICE 158 of 2006.	MERCHANT SHIPPING ACT (CAP. 234) Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, 2013		LEGAL NOTICE 91 of 2000, as amended by Legal Notice 283 of 2004 and LEGAL NOTICE 196 of 2015 + MERCHANT SHIPPING ACT (CAP. 234) Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, 2013.	MERCHANT SHIPPING ACT (CAP. 234) Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, 2013
Working Conditions Decree of 15 January 1997 - Amended up to 1-09-2016	Working Conditions Decree of 15 January 1997 - Amended up to 1-09-2016	Environment and infrastructure ministry Rule 12/12/2011	Working Conditions Act of 18 March 1999 - Amended up to 03/25/2013	Working Conditions Act of 18 March 1999 - Amended up to 03/25/2013	Environment and infrastructure ministry Rule of 12 October 2012
Act of 26 June 1974 – Labour Code (LC) : Section 10: "Occupational safety and health"	Act of 26 June 1974 – Labour Code (LC) : Section 10: "Occupational safety and health"	Multiple		Art. 204 § 1 of LC	Multiple
Decree- Law 46/2006 of 24 February 2006	Decree- Law 182/2006 of 6 September 2006	Decree- Law 274/95 of 23 October 1995	Decree-Law 441/91 of 14 November 1991	Law 7/2009 of 12 February 2009 and Law 102/2009 of 10 September 2009	Law 146/2015
Government decision of 30 January 2006	Government decision of 3 May 2005	Government decision of 15 August 2006	Government decision of 18 June 2007	Minister Order of 15 November 2006	Multiple
SI 2007/3077 - MGN 353	SI 2007/3075 - MGN 352	Multiple	SI 1997/2962	SI 1998/2411 - MSN 1838	SI 2014/1616
Government regulation 416/2005	Government regulation 115/2006	Government regulation 488/2004	Labour Code Act 311/2001	Labour Code Act 311/2001 and Government regulation 286/2004	
Rule of 25 October 2005	Rule of 17 February 2006 + Practical guidelines	Rule of 9 March 2006	Multiple	Multiple	Multiple
AFS 2005:15 Swedish Transport Statute-Book (TSFS) 2009:119 Working Environments on Board Ships, Vibrations 63–65 §§	AFS 2005:16 TSFS 2009:119 Working Environments on Board Ships, Ch. 4 Noise and appendix 2 Highest noise levels on board ships			TSFS 2009:119 Working Environments on Board Ships, Ch. 6 Minors	









# La législation européenne relative à la santé et à la sécurité et le secteur du transport maritime

Analyse de la législation européenne et compilation des meilleures pratiques dans sa mise en œuvre

