



QUATRIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

**Rapport du Groupe de travail conjoint
OIT/OMI sur la sûreté portuaire**

1. A sa 286^e session (mars 2003)¹, le Conseil d'administration était saisi d'un document² préparé par le Bureau sur les résultats de la Conférence diplomatique de l'OMI sur la sûreté maritime (Londres, 9-13 décembre 2002). Il s'est prononcé pour la création d'un groupe de travail conjoint OIT/OMI sur la sûreté portuaire et a approuvé l'ordre du jour et la composition de la réunion de ce groupe.
2. A sa 287^e session (juin 2003), le Conseil d'administration a proposé que six organisations intergouvernementales et huit organisations internationales non gouvernementales soient représentées au sein du groupe de travail en qualité d'observateurs.
3. Le groupe de travail était composé de huit experts gouvernementaux désignés par l'OMI en consultation avec l'OIT et appartenant aux pays suivants: Brésil, Egypte, États-Unis, Inde, Nigéria, Panama, Philippines et Royaume-Uni. L'OIT, pour sa part, avait nommé quatre représentants des employeurs et quatre représentants des travailleurs. Les huit experts gouvernementaux, trois des experts employeurs et les quatre experts travailleurs ont participé à la réunion, ainsi que 14 conseillers techniques et huit observateurs.
4. Le mandat de la réunion était le suivant:
 - a) examiner et recommander, en vue de renforcer la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement, la forme et le contenu de toute recommandation supplémentaire qui pourrait être requise sur la question plus large de la sûreté portuaire, y compris la corrélation entre la sûreté des navires et des ports, et les considérations plus larges relatives à la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement en ce qui concerne les zones portuaires, ainsi que le problème de l'identification vérifiable des personnes travaillant dans ces zones ou y ayant accès;

¹ Document GB.286/21.

² Document GB.286/STM/4.

- b) envisager la nécessité de prévoir des prescriptions obligatoires relatives à ce qui précède et, si une telle nécessité est confirmée, recommander la forme et le contenu de telles prescriptions; et
- c) élaborer et soumettre un rapport (incluant les travaux intérimaires et les rapports d'activité) sur les questions susmentionnées, en fournissant des raisons pertinentes et des justifications à cet égard, ainsi qu'une évaluation des répercussions, des avantages et des coûts des recommandations, pour examen par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale du Travail.
5. Le groupe de travail était saisi de la version anglaise d'un projet de recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports³, qu'il a décidé d'adopter comme base de discussion pour l'examen du point a) de son mandat. Ce document, élaboré au terme de quatre réunions informelles organisées antérieurement par l'OIT, proposait, entre crochets, un certain nombre de variantes.
6. M. J. Platts (Canada) a été élu président de la réunion. M. M. Carlstedt (Suède) et M. F. Van der Laar (Pays-Bas) ont été respectivement désignés comme porte-parole du groupe des travailleurs et porte-parole du groupe des employeurs. M. J. Nichols, de l'Association internationale de coordination de la manipulation des chargements (Royaume-Uni), a été nommé rapporteur. Les deux secrétaires généraux de la réunion étaient M. Hartmut Hesse, directeur adjoint, chef de la Section de la sécurité de la navigation et de la sûreté maritime, Division de la sécurité maritime de l'OMI, et M^{me} Cleopatra Doumbia-Henry, fonctionnaire responsable et directrice adjointe du Département des activités sectorielles du BIT.
7. Dans son discours d'ouverture, M. Hartmut Hesse a souhaité la bienvenue à l'ensemble des délégués au nom de l'OMI et transmis les salutations du Secrétaire général de l'Organisation, M. William O'Neil. Il a déclaré que les terribles événements du 11 septembre 2001 avaient révélé la vulnérabilité de l'infrastructure mondiale des transports, devenue cible potentielle des activités terroristes. Il a évoqué les activités entreprises par l'OMI depuis ces événements, notamment la révision de la Convention SOLAS et l'adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), et souligné la complémentarité des activités entreprises actuellement par l'OMI et l'OIT dans le domaine de la sûreté maritime. La Conférence diplomatique de l'OMI a adopté la résolution n° 8, intitulée «Renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation internationale du Travail», dans laquelle est reconnue la nécessité de prendre de nouvelles mesures appropriées pour renforcer la sûreté des navires et des installations portuaires. Cette résolution demande également à l'OMI et à l'OIT de créer un groupe de travail conjoint pour effectuer tous travaux supplémentaires qui pourraient être nécessaires sur le problème plus général de la sûreté portuaire, compte tenu du mandat figurant en annexe de la résolution. Elle invite également le Secrétaire général de l'OMI à contribuer, en fournissant des connaissances spécialisées appropriées, aux travaux de l'OIT sur le «Dispositif amélioré d'identification des gens de mer» et aux travaux conjoints qu'il est proposé d'effectuer sur le problème général de la sûreté portuaire. M. Hesse a également évoqué la circulaire 1067 du CSM sur la «Mise en œuvre rapide des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime», qui invite instamment les parties concernées à faire rapidement le nécessaire pour assurer l'application des mesures prévues, notamment la mise en œuvre de la convention récemment adoptée sur les pièces d'identité des gens de mer. Il a félicité l'OIT de la mise au point rapide de cette

³ Document ILO/OMI WGPS/2003/1.

convention, la même célérité étant attendue de la part du groupe de travail conjoint pour la mise au point du recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports.

8. Dans son discours d'ouverture, M^{me} Cleopatra Doumbia-Henry a souhaité la bienvenue à tous les délégués venus assister à Genève à la réunion du Groupe de travail conjoint OIT/OMI sur la sûreté portuaire. Elle a fait valoir que la question de la sécurité avait toujours été cruciale pour les transports maritimes et qu'un certain nombre de mécanismes et de procédures étaient déjà en place pour régler cette question. Cela dit, suite aux graves incidents survenus récemment, il a bien fallu prendre des initiatives nouvelles, aux niveaux international et national comme à l'échelon des entreprises. Après les risques, relativement mineurs, qui pesaient sur les échanges commerciaux et les transports – vols, prises d'otages, actes terroristes, etc. –, on est désormais confronté à un risque beaucoup plus inquiétant, à savoir la menace que les échanges commerciaux et les transports constituent eux-mêmes dès lors que les mécanismes et les processus peuvent être utilisés comme des armes. Après avoir remis en perspective les objectifs du Groupe de travail conjoint OIT/OMI sur la sûreté portuaire, définis dans son mandat, elle a présenté aux participants le document ILO/OMI WGSP/2003/1 contenant le projet de recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports dans sa version anglaise – aboutissement de quatre réunions informelles organisées antérieurement par l'OIT. Elle a prié le groupe de mettre au point un document efficace et pratique, susceptible de contribuer à la sûreté portuaire ainsi qu'à la sécurité des travailleurs de ce secteur.
9. M. Peter Green, consultant du BIT, a présenté brièvement le projet de recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports. L'objectif de ce recueil était de fournir à toutes les collectivités concernées un ensemble de lignes directrices et de stratégies en matière de sécurité. Il s'agissait notamment de définir les points sensibles, de déterminer un ensemble de mesures visant à supprimer ou à réduire les risques et de mettre au point un plan de sûreté portuaire détaillé et efficace qui complète le code ISPS. Le groupe de travail informel a observé la consigne selon laquelle il convenait d'éviter que le recueil en question ait un caractère normatif ou soit redondant par rapport au code ISPS et d'utiliser, autant que possible, la terminologie de ce dernier. Pour autant, il ne s'agissait pas de formuler des recommandations quant au code lui-même. Dans le projet de recueil, il était tenu compte du fait que le terme «port» peut désigner une ou plusieurs installations portuaires. Le texte comportait également des références aux divers systèmes existant dans le domaine de la prévention et de la gestion des conséquences ainsi qu'aux dispositions réglementaires et aux bonnes pratiques en vigueur.
10. Les membres du groupe ont examiné et discuté point par point tous les éléments du recueil. Ils ont passé en revue les divers chapitres (Préface; Portée et définitions; Objectif des mesures de sûreté; Politiques de sûreté; Tâches et rôles; Niveau de sûreté; Evaluation de la sûreté portuaire; Plan de sûreté portuaire; Sûreté matérielle du port; Sensibilisation à la sûreté et formation; Confidentialité et non-divulgateion) ainsi que les trois annexes (Evaluation de la sûreté portuaire; Plan de sûreté portuaire; Bibliographie). Le groupe de travail a reconnu que le recueil de directives pratiques devrait être pour les gouvernements, les employeurs, les travailleurs et les autres parties prenantes une référence qui les aide à réduire les risques liés aux problèmes de sécurité. Après que les gouvernements, le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs eurent exposé leur point de vue, ils sont convenus d'apporter au texte un certain nombre de modifications de forme et de fond. Le groupe de travail a ensuite adopté la nouvelle version du «projet de recueil de directives pratiques sur la sûreté, la santé et la sécurité dans les ports». Ce document sera à nouveau soumis à l'examen de la Réunion tripartite d'experts sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports qui se tiendra du 8 au 17 décembre 2003.

- 11.** Conformément à son mandat, le groupe de travail a également examiné la question de savoir s'il y avait lieu d'introduire des dispositions ayant force obligatoire. A ce propos, les experts ont estimé que, dans la mesure où il restait encore à évaluer les effets de la mise en œuvre du recueil de directives, il ne devrait être envisagé, à ce stade, que des dispositions ayant valeur de recommandation et qu'il était par conséquent prématuré d'examiner cette question. Le groupe de travail a toutefois envisagé la possibilité de la réexaminer ultérieurement.
- 12.** Lors de la discussion qu'il a menée sur les obligations relatives à l'évaluation de l'impact, des avantages et des coûts prévues dans son mandat, le groupe de travail a rappelé qu'il y avait d'importantes différences entre les ports, selon leur spécificité géographique, technique ou économique et que, par conséquent, une évaluation générale n'était ni souhaitable ni réalisable dans les conditions actuelles. Le groupe de travail a pris note de la manière dont les Etats-Unis procèdent pour ce type d'évaluation et qui a été exposée par leur représentant. Le groupe des travailleurs a insisté sur la nécessité de veiller à ce que les coûts liés à l'application des dispositions d'un recueil de directives pratiques sur la sûreté, la santé et la sécurité dans les ports ne soient pas à la charge des travailleurs.
- 13.** Le groupe de travail a passé en revue les activités qu'il devrait entreprendre ultérieurement dans le cadre de son action. Dans un souci d'efficacité, il a recommandé que, lors de la Réunion tripartite d'experts sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports qui se tiendra à Genève du 8 au 17 décembre, les questions relatives, d'une part, à la sûreté et, d'autre part, à la sécurité et à la santé soient traitées parallèlement dans le cadre de séances distinctes. Il serait préférable que les séances consacrées aux questions relatives à la sûreté se déroulent pendant les quatre premiers jours de la réunion.
- 14.** Dans leurs observations finales, les gouvernements, le porte-parole des employeurs et celui des travailleurs, le président et les deux secrétaires généraux se sont félicités de l'esprit d'équipe qui a prévalu pendant toute la réunion et a permis aux participants de parvenir au consensus souhaité sur le projet de recueil de directives pratiques sur la sûreté, la santé et la sécurité dans les ports.

Genève, le 29 septembre 2003.

Présenté pour information.