



Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)

Genève, 19-23 avril 2021

► Instruments concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents

Synthèse

Parmi les instruments examinés consacrés au travail maritime, **une convention et une recommandation traitent de la protection de la santé et de la sécurité et de la prévention des accidents:**

- Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970
- Recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970

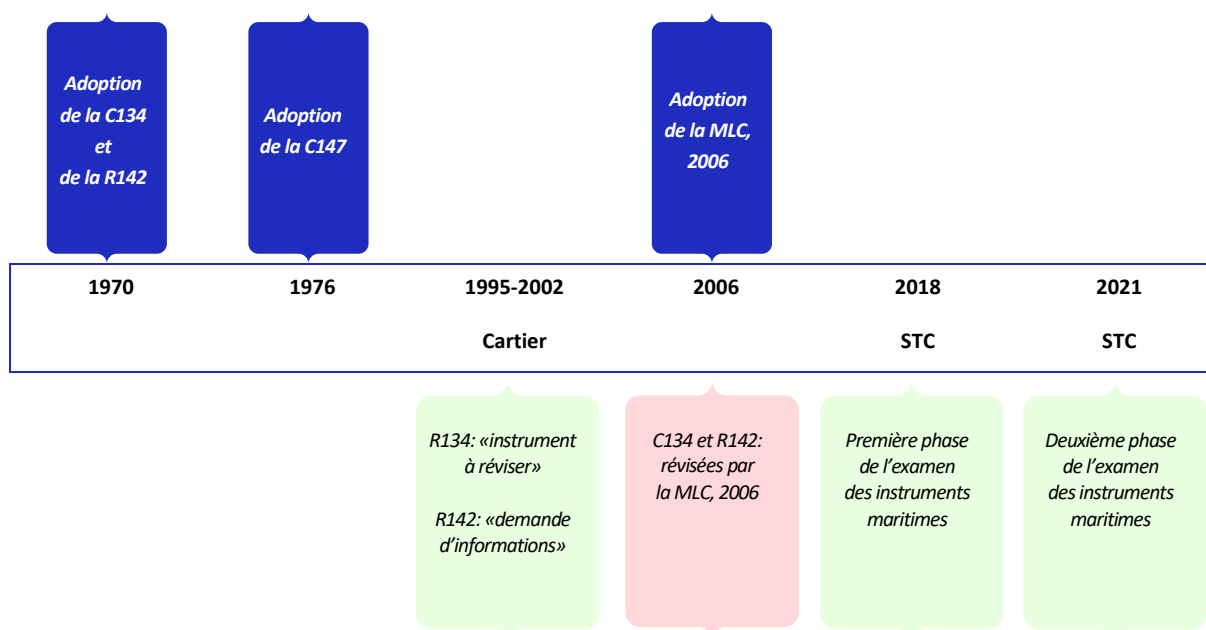
Statut des instruments examinés

Convention n° 134	Instrument à réviser	(révisée par la MLC, 2006)
Recommandation n° 142	Demande d'informations	(révisée par la MLC, 2006)

Mesures possibles soumises pour examen

1. Classer la convention n° 134 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son abrogation lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030.
2. Classer la recommandation n° 142 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son retrait dès que possible.

► Instruments concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents – Repères chronologiques



I. Approche normative de l’OIT concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents (gens de mer)

A. La protection accordée par les instruments de l’OIT

1. La convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, s’applique aux gens de mer, définis comme toute personne employée, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire, autre qu’un navire de guerre, qui est immatriculé dans un territoire pour lequel la convention est en vigueur et qui est normalement affecté à la navigation maritime. Elle porte sur la déclaration, l’enquête et la prévention des accidents du travail. Elle dispose que, «dans chaque pays maritime, l’autorité compétente devra prendre les mesures nécessaires pour que les accidents du travail fassent l’objet d’enquêtes et de rapports appropriés et pour que des statistiques détaillées sur ces accidents soient établies et analysées». La convention n° 134 prévoit la nomination d’une ou de plusieurs personnes qualifiées ou la constitution d’un comité qualifié, choisis parmi les membres de l’équipage du navire et responsables, sous l’autorité du capitaine, de la prévention des accidents. En outre, des «programmes de prévention des accidents du travail devront être établis par l’autorité compétente avec la coopération des organisations d’armateurs et des organisations de gens de mer».
2. La recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, a été adoptée en même temps que la convention n° 134 et vient la compléter, notamment en énumérant les domaines qui pourraient faire l’objet de recherches. La recommandation n° 142 affirme qu’en donnant effet à l’obligation de coopérer en vue d’uniformiser le plus possible toutes dispositions visant la prévention des accidents du travail (article 10 de la convention n° 134), les États Membres devraient tenir dûment compte des règlements types de sécurité ou des recueils de directives pratiques publiés par le Bureau international du Travail, ainsi que des normes appropriées des organisations internationales de normalisation. De même, elle recommande de tenir compte de la

convention (n° 119) sur la protection des machines, 1963, au moment de donner effet à la convention n° 134¹.

3. La [convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(MLC, 2006\)](#) révisé et reprend les principaux éléments de la convention n° 134 et de la recommandation n° 142 en les complétant et les actualisant de manière substantielle. En effet, le texte de la règle 4.3 et du code correspondant de la MLC, 2006, est principalement inédit, inspiré d'instruments et de directives plus récents de l'OIT et de l'Organisation maritime internationale (OMI). L'objectif est ici de faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et sécurité au travail. La MLC, 2006, énonce des prescriptions relatives à la déclaration des accidents qui s'inscrivent dans le cadre d'un système destiné à suivre la conformité continue et à contrôler les conditions à bord des navires; ce dernier est prévu de manière plus détaillée au titre 5 de la convention sur la conformité et la mise en application des dispositions.
4. Il faut également souligner le champ d'application élargi de la MLC, 2006, qui protège les gens de mer ou marins définis comme des «personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique », c'est-à-dire «tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques»². Un navire désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire. Contrairement à la convention n° 134, la MLC, 2006, ne limite donc pas son champ d'application aux seules personnes employées à bord d'un navire.

B. Les instruments examinés en quelques dates: adoption et ratification

5. La convention n° 134 a été adoptée en 1970 et a enregistré 29 ratifications. À ce jour, 19 États ont dénoncé cet instrument à la suite de la ratification de la MLC, 2006³. Dix États Membres restent liés par la convention n° 134⁴, et un reste lié pour un territoire non métropolitain⁵. Sept commentaires de la Commission d'experts pour l'application des

¹ En 2017, le Groupe de travail tripartite du mécanisme d'examen des normes est convenu que la convention n° 119 devait être révisée en vue de maintenir une pertinence continue et future. Voir [GB.331/LILS/2](#) et [GB.331/PV](#).

² Article II, paragraphe 4. La MLC, 2006, ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

³ En application de l'article X de la MLC, 2006.

⁴ Il s'agit de l'Azerbaïdjan, du Costa Rica, de l'Égypte, de la Guinée, d'Israël, du Kirghizistan, du Mexique, du Tadjikistan, de la Turquie et de l'Uruguay. Il convient également de noter que la convention n° 134 reste en vigueur pour le Brésil, mais seulement jusqu'au 7 mai 2021, date à laquelle la ratification de la MLC, 2006, entrera en vigueur pour cet État Membre. Le gouvernement de l'Égypte a indiqué que des «travaux sont en cours pour mettre la législation nationale en conformité avec les dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), en vue de préparer son application effective préalablement à sa ratification». Le gouvernement du Kirghizistan a indiqué «qu'il n'y a pas de navire de mer immatriculé au Kirghizistan, et que par conséquent la convention y est sans objet».

⁵ Cette convention a été déclarée applicable au territoire non métropolitain impliquant des obligations de faire rapport pour l'État Membre concerné, à savoir: Terres australes et antarctiques françaises (France). S'agissant des [Terres australes et antarctiques françaises \(TAAF\)](#), le gouvernement a indiqué que «depuis l'adoption de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du Registre international français (RIF), la flotte immatriculée n'est plus constituée que de quelques navires de pêche, et les navires de commerce ne peuvent plus être immatriculés au registre des TAAF».

conventions et recommandations (CEACR) sont en attente de réponse concernant des problèmes d'application ⁶.

6. La recommandation n° 142 a été adoptée en 1970 pour compléter la convention n° 134.

II. Faits nouveaux entre l'adoption de ces instruments et 2021

7. À la suite des travaux du **Groupe Cartier**, le Conseil d'administration a décidé de classer la convention n° 134 dans la catégorie des «instruments à réviser» et la recommandation n° 142 dans les «demandes d'informations» ⁷.
8. La convention n° 134 figure à l'annexe de la [convention \(n° 147\) sur la marine marchande \(normes minima\), 1976](#). Tout Membre qui a ratifié la convention n° 147 s'est engagé à vérifier que les dispositions de sa législation équivalent, dans l'ensemble ⁸, aux conventions ou aux articles des conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la convention n° 147, pour autant que le Membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question. À cet égard, sur les 12 États Membres ⁹ qui sont encore liés par la convention n° 147, six ont ratifié la convention n° 134 ¹⁰. Six États Membres ¹¹ sont donc tenus d'avoir une législation équivalente, dans l'ensemble, à la convention n° 134 (articles 4 et 7), conformément à l'article 2 a) de la convention n° 147. De plus, deux États Membres ont fait référence aux navires de pêche lorsqu'ils ont fait rapport à l'OIT de l'application de la convention n° 134 ¹².
9. Par ailleurs, la convention n° 134 figure à l'annexe de la [recommandation \(n° 155\) sur la marine marchande \(amélioration des normes\), 1976](#). Cette recommandation a pour effet d'élargir le corpus des instruments qui pourraient être mis en œuvre dans les conditions prévues par la convention n° 147 (équivalence dans l'ensemble) ¹³.
10. La MLC, 2006, porte révision de la recommandation n° 142 ainsi que de la convention n° 134 qui n'est plus ouverte à la ratification.
11. Au cours de l'examen réalisé par le **Groupe Cartier**, il a été recommandé de réviser la convention n° 134 en tenant compte des instruments de l'OMI pertinents. Il a été fait référence à la valeur de la Convention internationale sur les normes de formation des gens

⁶ Ils concernent la [Guinée](#) (prévention des accidents du travail des gens de mer), l'[Uruguay](#) (statistiques sur les accidents du travail; recherches; prévention des accidents; obligation des gens de mer d'observer les dispositions relatives à la prévention des accidents; programmes de prévention des accidents du travail), la [Turquie](#) (statistiques et recherche; prévention des accidents propres à l'exercice du métier de marin; système d'inspection; programmes de prévention des accidents), le [Mexique](#) (statistiques détaillées sur les accidents du travail à bord du navire; recherches sur l'évolution générale et les risques du travail maritime; dispositions concernant la prévention des accidents du travail; programmes de prévention des accidents du travail des gens de mer), l'[Azerbaïdjan](#) (recherches menées sur les tendances générales qui se dégagent des statistiques), le [Costa Rica](#) (enquêtes sur les accidents du travail) et les [Terres australes et antarctiques françaises](#) (statistiques et enquêtes sur les accidents du travail).

⁷ GB.283/LILS/WP/PRS/1/2.

⁸ BIT: *Étude d'ensemble des rapports concernant la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima) et la recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976*, rapport III (partie 4B), Conférence internationale du Travail, 77^e session, Genève, 1990, 41 et suivantes.

⁹ Il convient également de noter que la convention n° 147 reste en vigueur pour le Brésil, mais seulement jusqu'au 7 mai 2021, date à laquelle la ratification de la MLC, 2006, entrera en vigueur pour cet État Membre.

¹⁰ Il s'agit de l'Azerbaïdjan, du Costa Rica, de l'Égypte, d'Israël, du Kirghizistan et du Tadjikistan.

¹¹ Il s'agit de Dominique, des États-Unis d'Amérique, de l'Iraq, du Pérou, de Trinité-et-Tobago et de l'Ukraine.

¹² Voir [Costa Rica](#) – CEACR, convention n° 134, demande directe, 2019, et [Terres australes et antarctiques françaises](#) – CEACR, convention n° 134, demande directe, 2019.

¹³ BIT: *Étude d'ensemble des rapports concernant la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima) et la recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976*, 41 et suivantes.

de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle que modifiée (STCW) en ce qui concerne la prévention des accidents ¹⁴. Il est intéressant de noter que la convention n° 134 a été adoptée avant l'adoption des instruments les plus récents de l'OIT sur la sécurité et la santé au travail, or ceux-ci portent désormais leur attention sur les mesures de prévention plutôt que sur la prescription de mesures de protection ¹⁵. En revanche, la formulation de la règle 4.3 de la MLC, 2006, a tenu compte des concepts et des normes dont il est question à la fois dans les instruments de l'OMI et les normes les plus modernes de l'OIT sur la sécurité et la santé, comme la [convention \(n° 155\) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981](#), et son [protocole de 2002 relatif à la convention sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981](#).

- 12.** La règle 4.3 comprend l'obligation d'élaborer et de promulguer des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer. Elle exige des armateurs qu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail et contient des prescriptions spécifiques concernant la protection des données personnelles des gens de mer. Elle aborde de nombreux facteurs humains qui peuvent influencer la sécurité et la santé au travail, comme la fatigue, la consommation de drogues et d'alcool; d'autres points, comme les effets de l'exposition à des substances chimiques, au bruit, aux vibrations; et d'autres risques liés au lieu de travail. Pour être comprises, les dispositions de la règle 4.3 doivent être replacées dans le contexte de l'approche contemporaine de l'OIT de la sécurité et de la santé au travail, et d'une évolution de l'attention sur les accidents vers une priorité accordée à la prévention, en ayant recours à des évaluations des risques, des politiques et en abordant un éventail bien plus large de thèmes, comme les facteurs liés au stress et les facteurs ambiants qui ont une incidence sur la santé et la sécurité des travailleurs. À cet égard, les amendements de 2016 au code de la MLC, 2006, font référence à la dernière version des orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires ([Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying](#)), publiées conjointement par la Chambre internationale de la marine marchande et la Fédération internationale des ouvriers du transport.
- 13.** Quant à la sécurité et à la santé au travail à bord, le texte de la règle 4.3 et les dispositions correspondantes du code prennent en considération et adoptent l'approche générale suggérée dans les *Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail – ILO-OSH 2001*. En 2015, une réunion tripartite de l'OIT a adopté des directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC, 2006 ¹⁶.
- 14.** L'un des enjeux récurrents liés à l'application des conventions concernant le travail maritime, dont la convention n° 134, a trait à leur possible extension à des catégories de travailleurs autres que les gens de mer tels que définis dans la MLC, 2006. Cette logique d'extension optionnelle, qui permet d'appliquer une même convention internationale du

¹⁴ GB.277/LILS/WP/PRS/1/2.

¹⁵ Il convient de noter que la convention n° 134 et la recommandation n° 142 figurent à l'annexe de la [recommandation \(n° 164\) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981](#), en tant qu'instruments concernant la sécurité, l'hygiène et le milieu de travail adoptés depuis 1919 par la Conférence internationale du Travail. Toutefois, elles ne figurent pas à l'annexe de la [recommandation \(n° 197\) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006](#), qui fait référence aux instruments de l'OIT pertinents pour le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail.

¹⁶ BIT: *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, Genève, 2015.

travail aux gens de mer et aux pêcheurs, n'est pas suivie par la MLC, 2006, qui exclut explicitement les pêcheurs de son champ d'application. La convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, contient une partie consacrée à la sécurité et à la santé au travail, et à la prévention des accidents ¹⁷.

III. Principaux éléments à retenir pour déterminer le statut de ces instruments

15. Dans le cadre de l'examen du statut de la convention n° 134 et de la recommandation n° 142 concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents, il convient de tenir compte des éléments d'appréciation suivants, qui sont particulièrement pertinents:

1. La convention n° 134 a été révisée par la MLC, 2006, et les protections qu'elle offre en ce qui concerne la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents ne correspondent plus aux prescriptions des instruments les plus récents.
2. Dix États Membres sont encore liés par la convention n° 134. Elle figure à l'annexe de la convention n° 147 et, par conséquent, elle reste une source d'obligation pour six États Membres. Il est possible que certains États Membres puissent en étendre l'application aux pêcheurs.
3. Il a également été tenu compte de la recommandation n° 142 dans le processus de consolidation des instruments maritimes qui a abouti à l'adoption de la MLC, 2006.
4. La MLC, 2006, est l'instrument à jour reflétant le consensus tripartite sur ce sujet. Elle apporte une protection complète aux gens de mer et garantit des conditions de concurrence équitables aux armateurs grâce à son mécanisme de conformité et de mise en application unique.

IV. Mesures possibles soumises pour examen concernant ces instruments

16. Au regard de ces éléments, la Commission tripartite spéciale (STC) pourrait envisager:

1. De classer la convention n° 134 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son abrogation lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030.
2. De demander au Bureau de lancer une initiative pour promouvoir la ratification en priorité de la MLC, 2006, et de la convention n° 188 auprès des pays encore liés par la convention n° 134.
3. D'encourager l'État Membre qui a déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui reste lié par la convention n° 134 pour un territoire non métropolitain, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ce territoire.
4. De classer la recommandation n° 142 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son retrait lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030.

¹⁷ La recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007, contient des orientations supplémentaires sur ce sujet.