



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)**

**QUATORZIÈME RÉUNION**

**Montréal, 20 au 24 avril 2026**

**Point 2 : Faits nouveaux survenus dans le domaine de la facilitation à l'ONU et dans d'autres organisations internationales**

**MISES À JOUR SUR LES TRAVAUX CONJOINTS OACI/OIT/OMI/OMS CONCERNANT  
LA PROTECTION DES TRAVAILLEURS DU SECTEUR DES TRANSPORTS  
LORS D'URGENCES DE SANTÉ PUBLIQUE DE PORTÉE INTERNATIONALE**

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI  
et coparrainée par l'OIT, l'OMI et l'OMS)

**RÉSUMÉ**

La présente note rend compte des travaux conjoints menés par les secrétariats de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de l'Organisation internationale du travail (OIT), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) concernant la protection et le traitement des travailleurs du secteur des transports lors d'urgences de santé publique de portée internationale, à la lumière des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19.

Elle met en évidence la reconnaissance internationale du rôle crucial joué par les travailleurs du secteur des transports – en particulier les membres d'équipage et les gens de mer – dans le maintien de la connectivité essentielle et des chaînes d'approvisionnement mondiales. Elle rappelle également les risques opérationnels, sécuritaires et économiques découlant de mesures nationales fragmentées affectant leur mobilité et leur traitement lors d'urgences sanitaires.

La note décrit les progrès réalisés ainsi que les évolutions normatives pertinentes au sein de l'OIT et de l'OMI, notamment l'adoption d'instruments contraignants reconnaissant les gens de mer comme travailleurs clés et établissant des obligations de facilitation en cas d'urgence sanitaire. Elle présente enfin des dispositions pertinentes de l'Accord de l'OMS sur les pandémies relatives aux travailleurs essentiels.

**Suite à donner par le Groupe d'experts de la facilitation :**

Les suites à donner par le Groupe d'experts sont présentées au paragraphe 3, ci-dessous.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Lors de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, une note intitulée « *Harmonisation mondiale des normes relatives au traitement des équipages* » a été présentée pour souligner l'importance accordée par la communauté de l'aviation internationale à une plus grande harmonisation dans le traitement des équipages lors de crises internationales.

1.2 La note soulignait que les mesures disparates adoptées pendant la pandémie de COVID-19 ont donné lieu à des conditions de travail dangereuses et imprévisibles pour les équipages d'aéronefs. En particulier, les exigences en matière de tests, de quarantaine et d'entrée ont fréquemment entraîné des dépassements horaires au niveau des vols et du service sur les opérations long-courrier, occasionnant des suspensions de routes ou des arrêts techniques onéreux. En raison de ces perturbations, des distorsions concurrentielles à long terme sur les marchés internationaux de services aériens, une augmentation des coûts pour les passagers et une réduction de l'efficacité opérationnelle ont été notées. De tels résultats ont démontré que si des mesures sont prises de manière hétérogène concernant le traitement des équipages lors d'urgences de santé publique, cela peut aller à l'encontre du principe de concurrence loyale prévu par les accords relatifs au transport aérien international.

1.3 S'appuyant sur le large soutien manifesté lors de l'Assemblée, une note de travail a par la suite été présentée à la treizième séance du Comité du transport aérien de l'OACI et au Groupe d'experts de la facilitation. Ce dernier a été invité à prendre note du rôle crucial joué par les équipages d'aéronef dans le maintien de la connectivité essentielle et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, et à envisager l'élaboration de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) au titre du chapitre 10 de l'Annexe 9 – *Facilitation*, concernant les normes minimales relatives au traitement des membres d'équipage.

1.4 Le Groupe d'experts de la facilitation a globalement appuyé les principes énoncés dans la proposition, mais a toutefois noté que l'introduction d'une nouvelle terminologie, en particulier le terme « travailleurs essentiels », soulevait des considérations juridiques et politiques nécessitant un examen plus approfondi. Il a donc demandé que les travaux se poursuivent, notamment par une consultation des organisations internationales concernées, avant qu'une décision finale ne soit prise.

1.5 Des discussions sur la question ont eu lieu en parallèle dans d'autres enceintes internationales concernant plus précisément la reconnaissance et la protection des travailleurs du secteur des transports dans les situations d'urgence de santé publique, avec la participation de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Organisation internationale du travail (OIT) et de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

## 2. ANALYSE

### 2.1 *Coopération interagence*

2.1.1 Le 6 décembre 2021, les directeurs généraux de l'OIT et de l'OMS, aux côtés des dirigeants d'organisations et de fédérations internationales du secteur des transports, ont créé le [Groupe d'action conjointe chargé d'examiner les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les travailleurs du secteur des transports et la chaîne d'approvisionnement mondiale \(JAG-TSC\)](#). La composition du JAG-TSC s'est ensuite élargie pour inclure l'OMI et l'OACI. Parmi ses [recommandations](#) de 2023 adressées aux gouvernements, figurait l'appel à une action immédiate, efficace et durable visant à garantir que tous les ministères, agences et autres institutions gouvernementales concernés « reconnaissent le rôle fondamental joué par les travailleurs du secteur des transports en cas d'[urgences de santé publique de portée internationale], en particulier les travailleurs mobiles et transfrontaliers, qui contribuent au maintien des

principales chaînes d’approvisionnement, et s’ils ne l’ont pas déjà fait, qu’ils les reconnaissent en tant que ‘travailleurs essentiels’ ».

## 2.2 Organisation internationale du Travail (OIT)

2.2.1 Lors de sa session de novembre-décembre 2020, la Commission d’experts de l’OIT pour l’application des conventions et recommandations a adopté une [Observation générale sur des questions découlant de l’application de la Convention du travail maritime, 2006, telle qu’amendée \(MLC, 2006\), pendant la pandémie de COVID-19](#). La Commission a salué les résolutions adoptées par l’Assemblée générale des Nations Unies, le Conseil d’administration du BIT et le Comité de la sécurité maritime de l’OMI, par lesquelles les États membres sont instamment priés de désigner les gens de mer comme des travailleurs clés afin de faciliter leur embarquement ou leur débarquement, en toute sécurité et sans entrave, les permissions à terre et, quand cela est nécessaire, les soins médicaux à terre. Elle « encourage donc vivement les États ayant ratifié la MLC, 2006, qui ne l’ont pas encore fait de considérer sans délai, en leur qualité d’État du pavillon, d’État du port ou d’État fournisseur de main-d’œuvre, que les gens de mer sont des travailleurs clés et d’établir dans la pratique les conséquences d’une telle qualification, afin de rétablir le respect des droits de ces personnes tels que consacrés dans la convention ».

2.2.2 Plus récemment, la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale de l’OIT, établie en vertu de la MLC de 2006, a adopté, le 11 avril 2025, des amendements au Code de la convention, y compris le principe directeur B2.5.2 – Travailleurs clés, en vertu de l’article 2.5 (Rapatriement). Ces amendements ont été approuvés le 6 juin 2025 lors de la 113<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail dans le document [ILC.113/Instruments](#), Amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu’amendée (MLC, 2006), et devraient entrer en vigueur le 23 décembre 2027. Notamment, la reconnaissance des gens de mer comme étant des travailleurs clés dans le cadre de l’OIT ne se limite pas au contexte des urgences sanitaires.

Le texte du nouveau principe directeur B2.5.2 – Travailleurs clés se lit comme suit :

1. Tout Membre devrait désigner et reconnaître les gens de mer comme étant des travailleurs clés et prendre des mesures appropriées pour faciliter leurs déplacements en toute sécurité lorsqu’ils se déplacent en lien avec leur emploi ou leur travail, notamment, mais non exclusivement, l’accès à la permission à terre, le rapatriement, la relève des équipages et les soins médicaux à terre.

2.2.3 De plus, la Commission tripartite spéciale a adopté une résolution sur la reconnaissance des gens de mer comme étant des travailleurs clés ([STCMLC/2025/Résolution](#)), dans laquelle elle :

1. invite les Membres de l’OIT à veiller à la mise en œuvre rapide du principe directeur B2.5.2 – Travailleurs clés, ainsi qu’à désigner et à reconnaître les gens de mer comme étant des travailleurs clés et à prendre des mesures appropriées pour faciliter leurs déplacements en toute sécurité lorsqu’ils se déplacent en lien avec leur emploi ou leur travail, notamment, mais non exclusivement, l’accès à la permission à terre, le rapatriement, la relève des équipages et les soins médicaux à terre.
2. réaffirme l’engagement des mandants tripartites de l’OIT en faveur du bien-être et des droits des gens de mer, en soutenant les initiatives qui reconnaissent leur contribution indispensable au commerce maritime mondial, notamment en donnant pleinement effet, dans la MLC, 2006, au droit des gens de mer de se déplacer en toute sécurité au moment de leur embarquement ou de leur débarquement, y compris par la facilitation de l’accès à la permission à terre, du rapatriement, de la relève des équipages et, le cas échéant, de l’accès à des traitements médicaux à terre.
3. prie le Bureau de soutenir la mise en œuvre rapide du principe directeur B2.5.2 – Travailleurs clés.

## 2.3 Organisation maritime internationale (OMI)

2.3.1 Des amendements à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international ont été adoptés en 2022 par la résolution FAL.14(46), notamment l'ajout d'un nouveau paragraphe intitulé Intervention en cas d'urgence de santé publique de portée internationale. Ces amendements sont entrés en vigueur en janvier 2024 et concernent des normes et pratiques recommandées contraignantes portant, entre autres, sur la facilitation des changements d'équipage, l'accès aux soins médicaux, la fourniture d'informations de santé publique, la coordination avec les parties prenantes, ainsi que la désignation des travailleurs portuaires et des équipages des navires comme travailleurs clés lors de telles urgences. Des extraits des normes et pratiques recommandées pertinentes sont reproduits dans l'appendice à titre de référence.

2.3.2 Lors de sa quarante-neuvième session, le Comité de la simplification des formalités de l'OMI (FAL 49) a examiné une proposition visant à traiter la protection des travailleurs clés lors d'urgences de santé publique de portée internationale, y compris des amendements à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL), en vue d'aligner les dispositions de l'OMI et de l'OIT. La session FAL 49 est convenue que des informations supplémentaires étaient nécessaires pour prendre une décision et a demandé au Secrétariat de l'OMI de communiquer avec les secrétariats de l'OACI, de l'OIT et de l'OMS afin de réfléchir à la manière dont cette modalité de groupe de travail pouvait être établie. La session FAL 50 (du 23 au 27 mars 2026) examinera les résultats des discussions entre les secrétaires des quatre agences spécialisées des Nations Unies, présentés dans le document FAL 50/19.

## 2.4 Organisation mondiale de la Santé (OMS)

2.4.1 [L'Accord de l'OMS sur les pandémies](#), adopté (conformément à l'article 19 de la Constitution de l'Organisation mondiale de la Santé) par l'Assemblée mondiale de la Santé lors de sa 78<sup>e</sup> session en mai 2025, vise à renforcer la collaboration internationale pour la prévention, la préparation et la riposte aux pandémies, en définissant des principes, des approches et des outils clés dans des domaines tels que la surveillance, l'accès équitable et rapide aux contre-mesures médicales, et la résilience des systèmes de santé, entre autres.

2.4.2 L'[article 7.5 de l'Accord de l'OMS sur les pandémies](#) fait référence aux travailleurs essentiels qui fournissent des biens et des services publics essentiels lors des urgences dues à une pandémie. Lors de la discussion concernant l'Accord sur les pandémies, il a été unanimement reconnu que le terme « travailleurs essentiels » désignait les travailleurs « qui fournissent des biens et des services publics essentiels lors d'urgences dues à une pandémie », définition qui dépendra donc de chaque pays et de chaque contexte particulier. Le texte de l'article 7.5 se présente comme suit :

### **Article 7.5 Personnels de santé et d'aide à la personne**

Les Parties, compte tenu de leur situation nationale, prennent les mesures appropriées afin d'assurer un travail décent et un environnement sûr et sain aux autres agents essentiels qui fournissent des biens et des services publics essentiels pendant les urgences dues à une pandémie. Les Parties, compte tenu de leur situation nationale, prennent également des mesures pour élaborer et mettre en œuvre des politiques coordonnées pour la sécurité et la protection des agents des transports et de la chaîne d'approvisionnement, selon qu'il convient, en facilitant le transit et le transfert des gens de mer et des agents des transports, entre autres, ainsi que leur accès aux soins médicaux.

2.4.3 Le Groupe de travail intergouvernemental (IGWG) sur l'Accord de l'OMS sur les pandémies a été créé par la décision WHA78.1, dans le but notamment de rédiger et de négocier une annexe au Système d'accès aux ressources biologiques et de partage des bénéfices (PABS), un système multilatéral d'accès et de partage des bénéfices. L'IGWG soumettra ses résultats pour examen et adoption d'ici la 79<sup>e</sup> session de l'Assemblée mondiale de la Santé en mai 2026. Une fois que l'Assemblée adoptera l'annexe du PABS, l'Accord de l'OMS sur les pandémies sera ouvert à la signature et entrera en vigueur une fois qu'au moins 60 pays l'auront ratifié.

## 2.5 **Autres initiatives des Nations Unies**

2.5.1 En juillet 2024, le Conseil des droits de l'homme des Nations Unies a adopté une résolution sur la promotion et la protection des droits humains par les gens de mer, établissant des synergies claires entre les travaux menés par l'OIT, l'OMI et l'Assemblée générale des Nations Unies concernant la nécessité d'adopter des mesures visant à renforcer la jouissance effective des droits humains des gens de mer, y compris les droits du travail. Dans cette résolution, le Conseil des droits de l'homme, entre autres : 6. Exhorte tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies à désigner les gens de mer et autres personnels maritimes comme travailleurs essentiels, conformément à la résolution 75/17 de l'Assemblée générale, du 1<sup>er</sup> décembre 2020, relative à la coopération internationale face aux difficultés connues par les gens de mer à cause de la pandémie de COVID-19 et en appui aux chaînes d'approvisionnement mondiales.

## 2.6 **Considérations inter-secretariat**

2.6.1 Les secrétariats de l'OACI, de l'OIT, de l'OMI et de l'OMS ont noté que les différences de terminologie, de portée et d'effet juridique entre leurs instruments respectifs reflétaient des mandats et des structures de gouvernance distincts. Ils ont également noté les difficultés de mise en œuvre qui surviennent lorsque les responsabilités en matière de santé, de travail et de transport relèvent de différentes autorités nationales.

2.6.2 À la lumière des informations fournies, le champ d'application et la terminologie sur les travailleurs clés dans les organisations respectives sont différents car, alors que l'OMI désigne les gens de mer et les travailleurs portuaires comme des travailleurs clés dans le contexte d'une pandémie, l'OIT désigne les gens de mer comme étant des travailleurs clés et souligne la nécessité de leur permettre de se déplacer en toute sécurité, sans limiter cette définition aux situations de pandémie. L'OMS fait référence aux travailleurs clés, et invite les pays à prendre des mesures pour élaborer et mettre en œuvre des politiques coordonnées pour la sécurité et la protection des travailleurs du secteur des transports et des chaînes d'approvisionnement, selon les besoins, en facilitant le transit et le transfert des gens de mer et des travailleurs du secteur des transports.

2.6.3 À la lumière de ces postulats, les secrétariats ont conclu qu'il ne serait pas judicieux à ce stade de créer un groupe de travail conjoint formel OACI/OIT/OMI/OMS. Ils ont plutôt recommandé que la coopération, l'échange d'informations et le partage de meilleures pratiques se poursuivent entre les secrétariats dans le cadre d'une approche plus pragmatique et flexible destinée à promouvoir un traitement harmonisé des travailleurs du secteur des transports lors de futures urgences de santé publique.

### 3. RECOMMANDATIONS

3.1 Le Groupe d'experts de la facilitation est invité à :

- a) prendre en compte les différences de portée et d'usage entre les termes « travailleurs clés » et « travailleurs essentiels » selon les cadres internationaux pertinents, et à envisager, selon qu'il convient à la lumière de ces distinctions, s'il conviendrait d'appliquer les mêmes terminologie et portée à l'Annexe 9 – *Facilitation* ;
- b) examiner les Normes et pratiques recommandées (SARP) issues de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (FAL) de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui figurent dans l'appendice, et à réfléchir à la question de savoir si des SARP similaires pourraient être élaborées en vue d'être éventuellement incorporées dans l'Annexe 9 de l'OACI – *Facilitation*.

-----

## APPENDIX

### IMO FACILITATION CONVENTION

#### **Standards and Recommended Practices on Response to a Public Health Emergency of International Concern**

*(Extracts from IMO FAL Convention, as amended by resolution FAL.14(46); reproduced from FAL 50/19 — for reference only)*

**6.11 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall, to the greatest extent possible, allow ships and ports to remain fully operational, in order to maintain complete functionality of supply chains during a public health emergency of international concern in line with the International Health Regulations and any relevant recommendations of the World Health Organization.

**6.12 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities should facilitate the continuing operation of shipping, and of ports under their jurisdiction, to allow the transport of marine cargoes so that supply chains are not disrupted and to allow the global economy to continue to function during a public health emergency of international concern.

**6.13 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities, when implementing policies and measures to protect public health, should also avoid the introduction of unnecessary interference to ship and port operations, including the movement of ship's crew for the purposes of crew changes, repatriation and travel of crews, as well as the wider functionality of port ecosystems during a public health emergency of international concern.

**6.14 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities should engage with appropriate stakeholders, including port authorities, port service providers, shipowners and ship operators, to secure continued facilitation of maritime trade and supply chains during a public health emergency of international concern.

**6.15 Standard:** Public authorities shall provide ships with relevant information concerning measures taken to protect public health prior to arrival at a port, where practicable, during a public health emergency of international concern.

**6.18 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall ensure, to the greatest extent possible, a safe ship–shore interface during a public health emergency of international concern.

**6.22 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall ensure that port workers and ship's crew, regardless of their nationality or the flag of their ship, when in their territory, are designated as key workers (or equivalent) providing an essential service during a public health emergency of international concern.

**6.23 Standard:** Contracting Governments and their relevant authorities shall, to the greatest extent possible, continue to facilitate ship's crew changes, including the travel and repatriation of crew, and ensure access to visas and permissions during a public health emergency of international concern.

**6.24 Recommended Practice:** Contracting Governments and their relevant authorities should take account of recommendations of the Organization relevant to the facilitation of crew changes and travel by ship's crew during a public health emergency of international concern.

*Note: The above Standards and Recommended Practices are reproduced from the IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, as amended, and are provided for reference only. Their inclusion does not imply the adoption of similar terminology or obligations within ICAO instruments.*

— END —