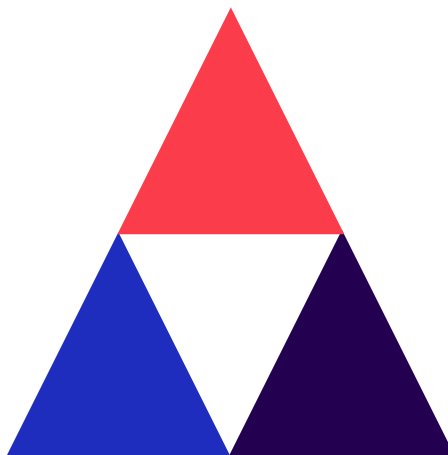




► Registre mondial des décès en mer: Collecte de données à titre expérimental

Rapport

Document d'information établi pour la réunion de la Commission tripartite spéciale
(Genève, 7-11 avril 2025)



► Sigles et acronymes

BIT	Bureau international du Travail
CIM	Classification statistique internationale des maladies et des problèmes de santé connexes
CIST	Conférence internationale des statisticiens du travail
CIT	Conférence internationale du Travail
CITI	Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique
EQUASIS	Système d'information européen sur la qualité des navires
MLC	Convention du travail maritime
OIT	Organisation internationale du Travail
OMI	Organisation maritime internationale
OMS	Organisation mondiale de la Santé

► Table des matières

	Page
Sigles et acronymes	3
A. Introduction	7
B. Contexte	7
Prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) concernant les décès des gens de mer	7
Présentation du questionnaire	8
Distribution et participation	9
C. Décès des gens de mer	9
Décès des gens de mer par cause de décès	10
Décès des gens de mer par type de navire	10
Décès des gens de mer par taille de navire	11
Décès des gens de mer par position du navire au moment des faits	12
Décès de gens de mer par sexe de la victime	13
Décès de gens de mer par âge de la victime	14
Décès de gens de mer par grade de la victime	14
Décès des gens de mer par service.....	16
D. Couverture des données.....	17
Couverture des données sur les décès de gens de mer par cause de décès	17
Délai pour les décès résultant d'accidents du travail	18
Gens de mer couverts	18
Types de navires couverts	19
E. Recommandations pour les futures collectes de données	20
F. Résumé et conclusions.....	20

Annexe

I. Pays ayant participé à la collecte de données menée à titre expérimental sur les décès des gens de mer, par type de cause de décès.....	23
II. Statistiques sommaires.....	24

► A. Introduction

1. La navigation est depuis longtemps l'une des professions les plus dangereuses. Elle est associée à des risques élevés de mortalité due aux accidents de travail, à des problèmes de santé, aux suicides, aux disparitions inexplicables en mer ou à des causes indéterminées.
2. Des données valables, fiables et disponibles en temps utile sur les décès des gens de mer sont indispensables à l'élaboration de politiques de sécurité efficaces dans le transport maritime, au contrôle de leur efficacité et à la détermination des domaines appelant des mesures de prévention. Tandis que les décès dus aux accidents du travail sont systématiquement enregistrés dans la plupart des pays depuis des décennies, il n'existe aucun système de collecte de données complet concernant les décès des gens de mer dus à d'autres causes, par exemple les problèmes de santé, les suicides, les incidents impliquant un passage par-dessus bord ou autres.
3. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence cette lacune: on a constaté que les restrictions de déplacement imposées à ce moment-là avaient été lourdes de conséquences pour la santé mentale des gens de mer. Cette situation a probablement contribué à une hausse des suicides à bord des navires. Toutefois, sans collecte de données systématique sur les suicides, il était impossible d'établir si ces cas étaient effectivement en augmentation.
4. À l'heure actuelle, le Bureau international du travail (BIT) collecte et diffuse des données sur les lésions mortelles (et non mortelles) résultant d'un accident du travail sans saisir néanmoins de données sur d'autres causes de décès. En outre, les données sur les accidents mortels dans les «transports maritimes et côtiers» (CITI Révision 4 ¹, code 501) sont enregistrées avec les données concernant les «transports par voies navigables intérieures» (CITI Révision 4 ², code 502), ainsi que d'autres types de transport et d'activités d'entreposage.
5. De ce fait, il n'existe actuellement aucun jeu de données complet sur l'ensemble des décès en mer liés au travail. Il est essentiel de combler cette lacune pour améliorer la sécurité et le bien-être des gens de mer dans le monde entier.

► B. Contexte

Prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) concernant les décès des gens de mer

6. À sa quatrième réunion – Partie II, en mai 2022, la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, a adopté plusieurs amendements au code de la convention ³, lesquels ont été approuvés par la Conférence internationale du Travail (CIT), en juin 2022, avant d'entrer en vigueur le **23 décembre 2024**, conformément au paragraphe 7 de l'article XV de la MLC, 2006.

¹ https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesM/seriesm_4rev4f.pdf.

² https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesM/seriesm_4rev4f.pdf.

³ Texte des amendements adoptés le 13 mai 2022 (ilo.org).

7. L'un de ces amendements prévoit que tout Membre veille à ce que tous les décès de gens de mer employés, engagés ou travaillant à bord de navires battant son pavillon fassent l'objet d'une enquête appropriée, soient dûment enregistrés et soient déclarés chaque année au Directeur général du BIT en vue de leur publication dans un registre mondial.
8. Même si cet amendement devait entrer en vigueur en décembre 2024, il a été convenu qu'il serait utile de collecter les données demandées à titre expérimental, pour 2023 ⁴.
9. À cette fin, le BIT, en consultation avec le Bureau de la Commission tripartite spéciale et les gouvernements ayant parrainé cet amendement (Australie, France, Kenya, Norvège, Nouvelle-Zélande et Panama), a élaboré un bref [questionnaire](#) visant à en accompagner la mise en œuvre et à créer un registre mondial des décès en mer. Ce registre devrait essentiellement permettre d'en savoir davantage sur les décès dus à un accident du travail, à un problème lié à la santé, à un suicide, à un passage par-dessus bord ou à d'autres causes indéterminées à bord des navires couverts par la MLC, 2006, d'établir si leur nombre augmente au fil des ans et de comparer les taux de mortalité entre les pays et au fil du temps.
10. Il s'agit de la première démarche entreprise en vue de créer une base de données recensant le nombre de décès des gens de mer ventilé par cause du décès.

Présentation du questionnaire

11. Ce questionnaire élaboré à titre d'essai, envoyé début 2024, visait surtout à:
 - permettre aux gouvernements de se préparer à communiquer officiellement les données dès 2025 ⁵;
 - définir les points à améliorer dans le texte, notamment la pertinence des définitions fournies et la faisabilité de la collecte au niveau de précision demandé.
12. Le questionnaire est scindé en deux parties:
 - les informations sur la source des statistiques (couverture, coordonnées de l'organisme responsable, etc.);
 - le tableau de données: nombre de décès de gens de mer ventilé par cause du décès, par type, taille et position du navire, ainsi que par sexe, âge, grade et service du marin.
13. Les définitions figurant dans le questionnaire sont alignées sur les éléments suivants:
 - la MLC: les gens de mer et les navires couverts et ceux qui sont exclus de la couverture ⁶;
 - les normes statistiques sur les accidents du travail et les lésions professionnelles, adoptées par la Conférence internationale des statisticiens du travail (CIST) ⁷: les décès survenant dans l'année qui suit l'accident de travail à bord du navire doivent être inclus;
 - la [Classification statistique internationale des maladies et des problèmes de santé connexes \(CIM\)](#) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) ⁸: la typologie des causes de décès.

⁴ Dès 2025, la collecte de données sera obligatoire pour les Membres ayant ratifié la convention et volontaire pour les autres.

⁵ Il est admis que certaines informations demandées ne sont peut-être pas disponibles à l'heure actuelle à l'échelon national, car les registres nationaux ne sont sans doute pas encore alignés sur les prescriptions énoncées dans les amendements à la MLC, 2006. La collecte de données à titre expérimental devrait permettre de régler cette question.

⁶ Par exemple, les navires non marchands, les yachts privés et les bateaux de pêche ne sont pas couverts.

⁷ [Résolution sur les statistiques des lésions professionnelles: résultant des accidents du travail.](#)

⁸ <https://www.who.int/fr/standards/classifications/classification-of-diseases>.

14. Afin de pouvoir comparer ces éléments avec les statistiques relatives au transport maritime existantes, le questionnaire s’est fondé sur les classifications cohérentes avec, par exemple, la classification des types de navires et la taille des navires figurant dans la publication d’EQUASIS intitulée «The world merchant fleet in 2020» et, dans une certaine mesure, avec les [classifications de l’Organisation maritime internationale](#) (OMI).

Distribution et participation

15. L’invitation à remplir le questionnaire et les instructions ont été envoyées à l’ensemble des États Membres de l’OIT fin mars 2024. Des courriers ont été envoyés aux ministères du Travail et, le cas échéant, aux autorités maritimes nationales.
16. Les destinataires ont été invités à remplir le questionnaire et à fournir des données pour l’année de référence 2023. En l’absence de telles données, ils pouvaient soumettre des données correspondant à l’année la plus récente (2022 ou 2021). Ils étaient également invités à proposer des suggestions et des commentaires pour améliorer le questionnaire.
17. Le questionnaire, disponible dans les trois langues officielles de l’OIT (anglais, français et espagnol), a été fourni au format Excel et sous forme de formulaire électronique.
18. Même s’il s’agit d’une enquête menée à titre expérimental, 57 pays ont répondu. La liste des pays ayant répondu figure à l’annexe 1 du présent rapport. Sur ces 57 pays, 51 ont fourni des données; trois pays (Arménie, Eswatini et Roumanie) ont dit qu’aucun navire ne battait leur pavillon et trois autres pays (Colombie, Kiribati et Malte) ont indiqué qu’aucune donnée n’était actuellement disponible, mais qu’il était prévu d’en collecter à l’avenir. Sur les 51 pays ayant communiqué des données, cinq (Barbade, Belgique, Brésil, Slovénie et Sri Lanka) n’ont fourni aucune métadonnée concernant la couverture des gens de mer dans le groupe de référence ou les types de décès.

► **Tableau 1. Réponses à la collecte de données effectuée à titre expérimental sur les décès des gens de mer, par cause de décès (2023)**

	Nombre de pays
Pays ayant répondu	57
Pays disposant de données	51
Pays disposant de métadonnées	46

19. Les deux sections ci-après contiennent une analyse: a) des décès de gens de mer signalés dans les différentes catégories, notamment les accidents du travail, les maladies ou affections, les passages par-dessus bord, les suicides, les cas faisant encore l’objet d’une enquête et d’autres causes; et b) de la couverture des données. Les résultats n’ont pas été ajustés en l’absence de réponse.

► C. Décès des gens de mer

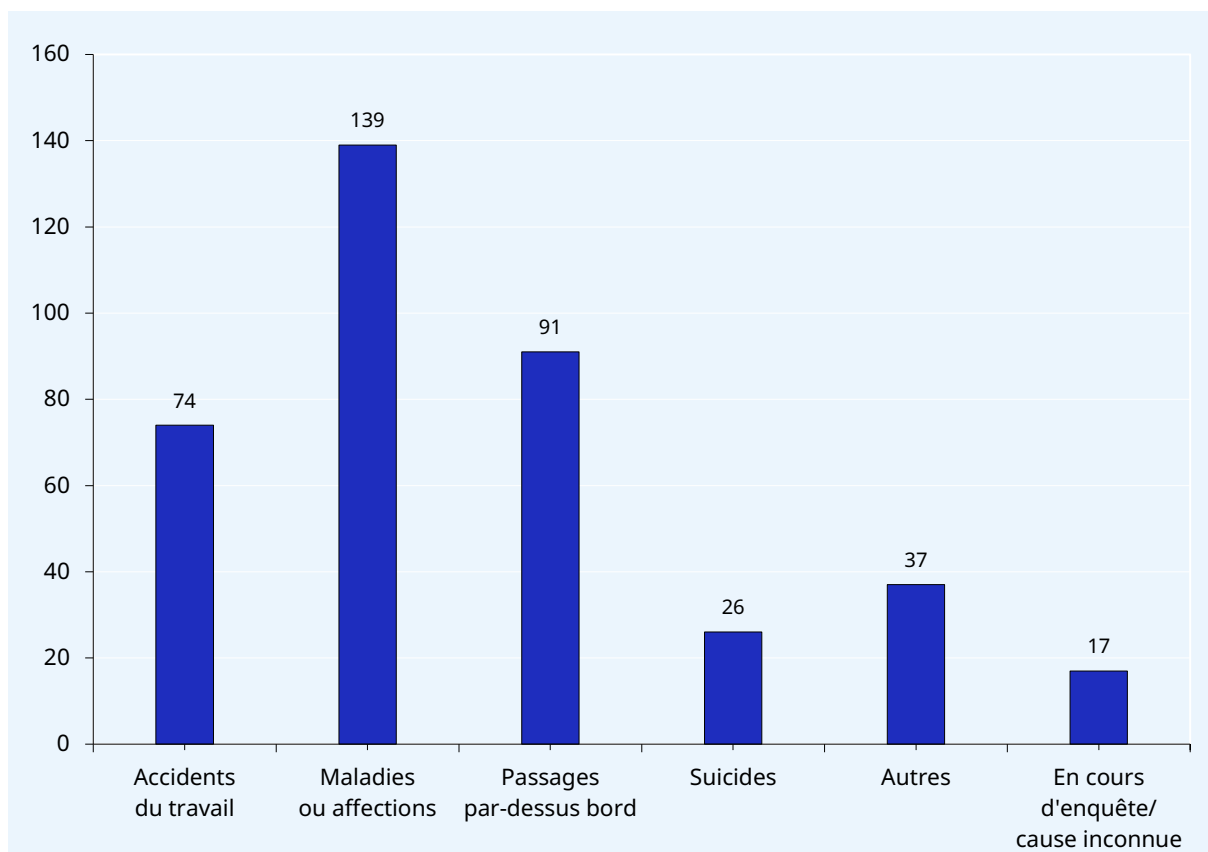
20. L’un des objectifs du questionnaire était de faire le tour sur la disponibilité actuelle de données relatives au nombre de décès de gens de mer en les ventilant par cause de décès, par type, taille et position du navire, et par sexe, âge, grade et service du marin. Des données ont été collectées sur cinq principales causes de décès – accidents du travail, problèmes de santé, passages par-

dessus bord, suicides et autres causes –, ainsi que sur les décès pour lesquels une enquête était encore en cours.

Décès des gens de mer par cause de décès

21. En tout, 403 décès ont été signalés dans 51 pays. Les principales causes de décès étaient les suivantes: maladies ou affections (139 cas), passages par-dessus bord (91 cas), et accidents du travail (74 cas). Ensemble, ces trois catégories représentaient plus de 75 pour cent de tous les décès de gens de mer enregistrés, et les maladies ou affections constituaient la principale cause de décès. Les suicides représentaient 6,5 pour cent de tous les décès signalés. Les décès attribuables à d'autres causes (9,2 pour cent) comprenaient des décès de causes naturelles, des décès accidentels liés à l'alcool, des meurtres et des décès à terre. Environ 4,2 pour cent des décès n'ont pas pu être ventilés par cause, car ils faisaient encore l'objet d'une enquête au moment de leur signalement.

► Graphique 1. Nombre de gens de mer décédés, par cause du décès (2023) *



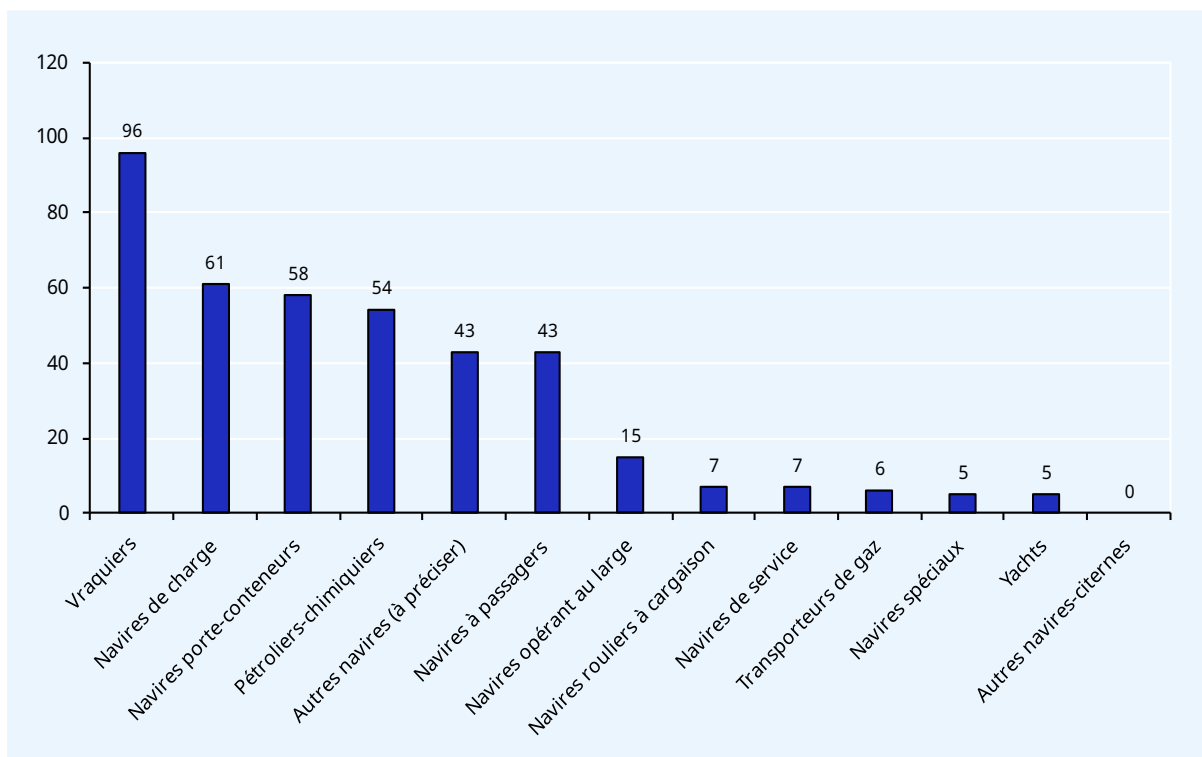
* D'après les informations communiquées par 51 pays. Toutes les données ont été communiquées pour l'année de référence (2023), à l'exception de l'Allemagne (2021) et de l'Estonie (2021). Un pays (Brésil) n'a communiqué que le nombre total de décès sans les ventiler par type de décès.

Décès des gens de mer par type de navire

22. Le type de navire sur lequel des décès de gens de mer sont survenus a été précisé dans 400 cas. Près de 25 pour cent de tous les décès signalés ont eu lieu sur des vraquiers, tandis que les navires de charge, les navires porte-conteneurs et les pétroliers-chimiquiers représentaient ensemble 45 pour cent du total des décès.

23. La répartition des causes des décès en fonction du type de navire suit grandement les tendances générales, ce qui laisse penser que le type de navire n'influence pas de manière significative les principales causes de décès.

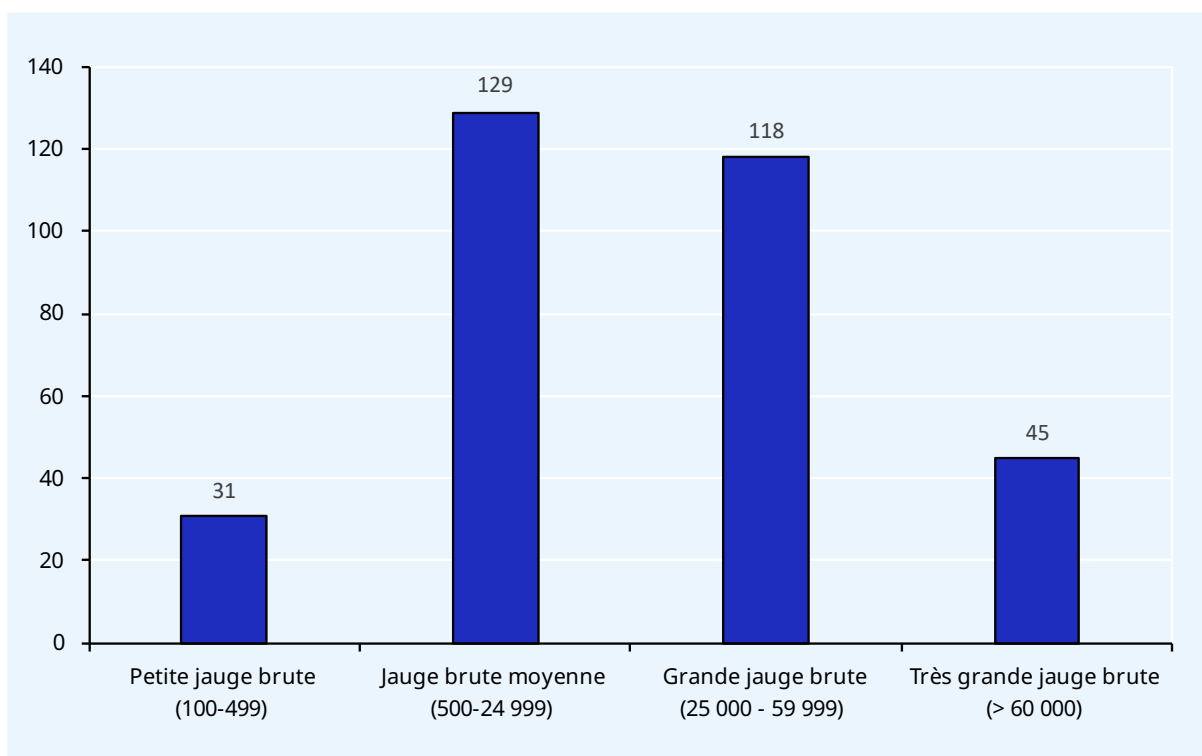
► **Graphique 2. Nombre de gens de mer décédés, par type de navire (2023) ***



* D'après les informations communiquées par 51 pays. Toutes les données ont été communiquées pour l'année de référence (2023), à l'exception de l'Allemagne (2021) et de l'Estonie (2021). Quelques pays n'ont communiqué que le nombre total de décès sans les ventiler par type de navire.

Décès des gens de mer par taille de navire

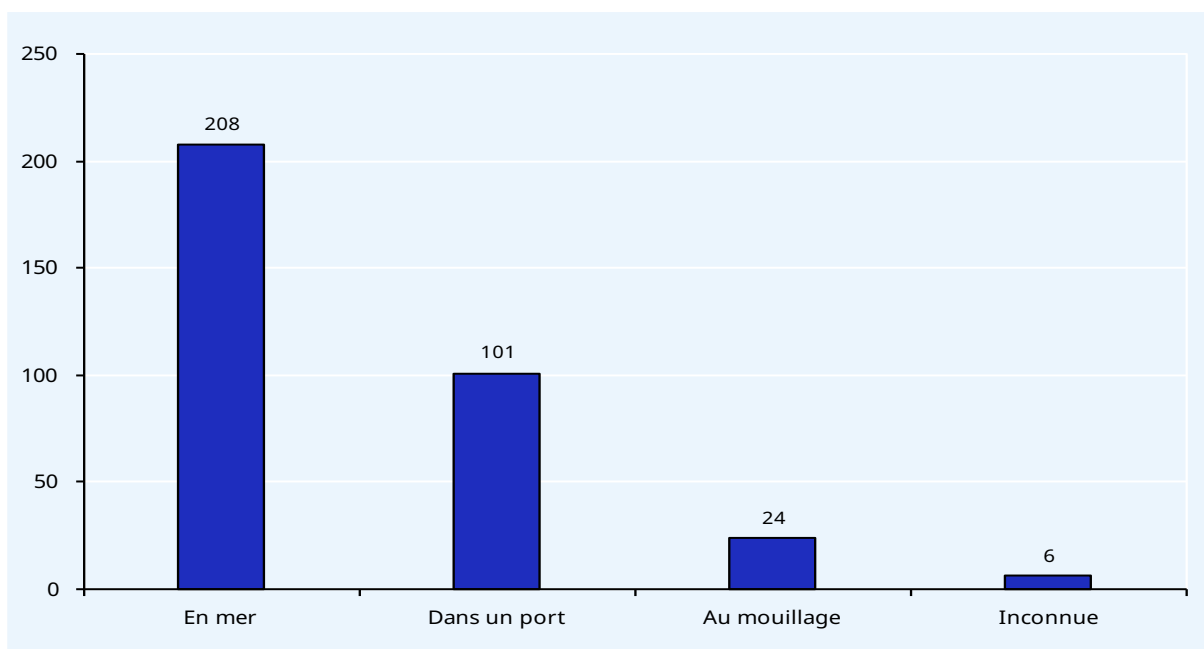
24. La taille du navire a été spécifiée pour 323 décès signalés. Près de 80 pour cent de ces décès sont survenus sur des navires de jauge brute moyenne ou grande.
25. La répartition des causes de décès en fonction de la taille du navire suit grandement les tendances générales, ce qui laisse penser que la taille du navire n'influence pas de manière significative les principales causes de décès.

► **Graphique 3. Nombre de gens de mer décédés, par taille de navire (2023) ***

* D'après les informations communiquées par 51 pays. Toutes les données ont été communiquées pour l'année de référence (2023), à l'exception de l'Allemagne (2021) et de l'Estonie (2021). Quelques pays n'ont communiqué que le nombre total de décès sans les ventiler par taille de navire.

Décès des gens de mer par position du navire au moment des faits

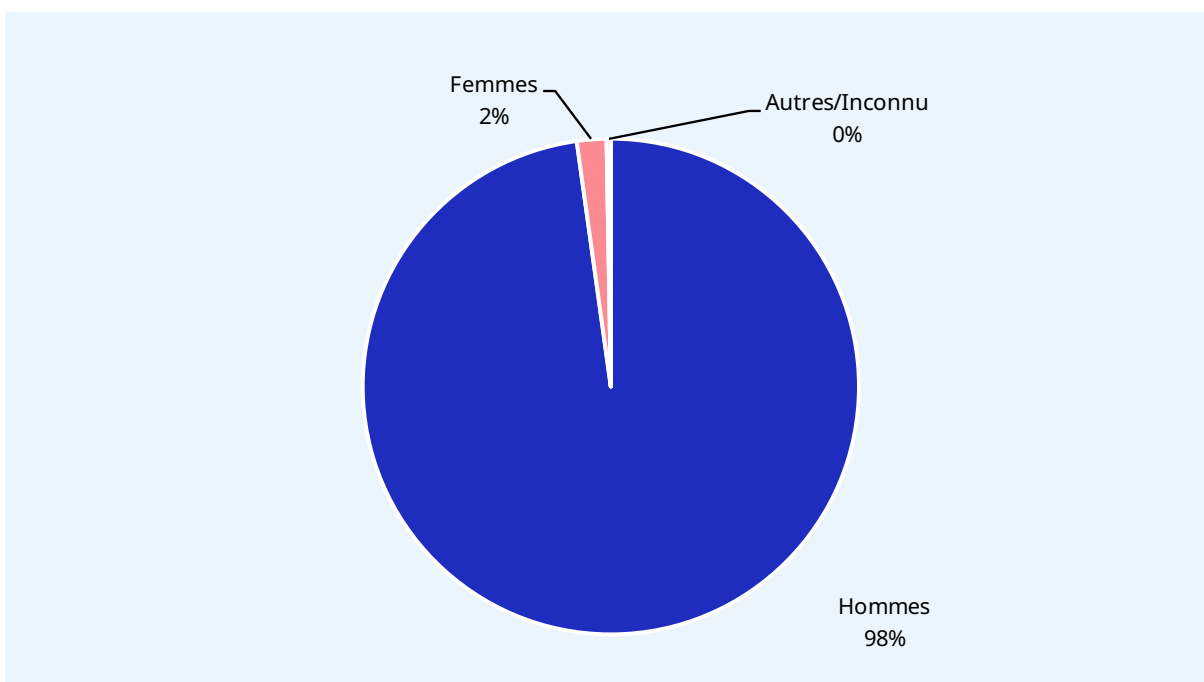
26. La position du navire a été précisée pour 339 décès. Plus de 60 pour cent de tous les décès se sont produits alors que le navire était en mer et près de 30 pour cent alors qu'il était au port.
27. Une analyse détaillée des décès en fonction de la position du navire et de la cause du décès (voir annexe 2) révèle ce qui suit:
 - en mer, les décès dus à des problèmes de santé sont deux fois plus fréquents que ceux causés par des accidents du travail;
 - au port, le nombre de décès dus à des problèmes de santé est relativement comparable à celui des décès dus à des accidents du travail.

► Graphique 4. Nombre de gens de mer décédés, par position du navire (2023) *

* D'après les informations communiquées par 51 pays. Toutes les données ont été communiquées pour l'année de référence (2023), à l'exception de l'Allemagne (2021) et de l'Estonie (2021). Quelques pays n'ont communiqué que le nombre total de décès sans les ventiler par position du navire.

Décès de gens de mer par sexe de la victime

28. Bien plus de 90 pour cent des victimes étaient des hommes.

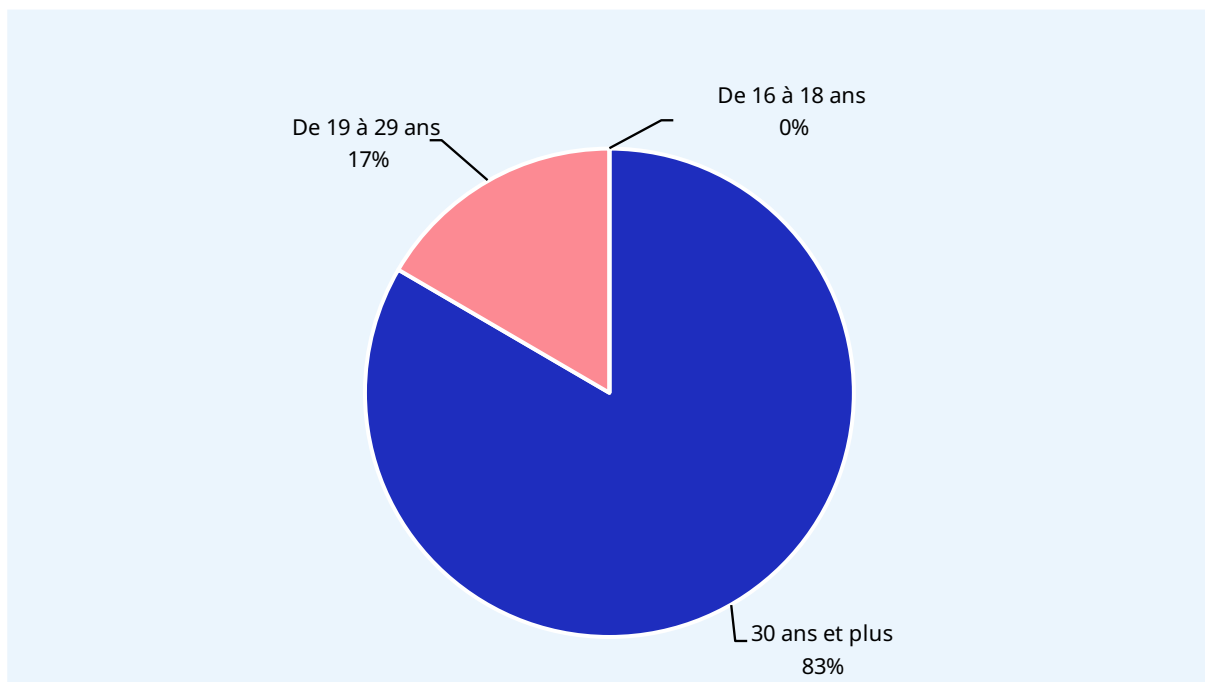
► Graphique 5. Pourcentage de décès de gens de mer en fonction du sexe de la victime (2023) *

* D'après les informations communiquées par 51 pays. Toutes les données ont été communiquées pour l'année de référence (2023), à l'exception de l'Allemagne (2021) et de l'Estonie (2021). Quelques pays n'ont communiqué que le nombre total de décès sans les ventiler par sexe.

Décès de gens de mer par âge de la victime

29. L'âge de la victime a été précisé dans 223 cas.
30. Parmi les décès pour lesquels l'âge a été indiqué, 83 pour cent des victimes étaient âgées de 30 ans et plus, et 17 pour cent étaient âgées de 19 à 29 ans.

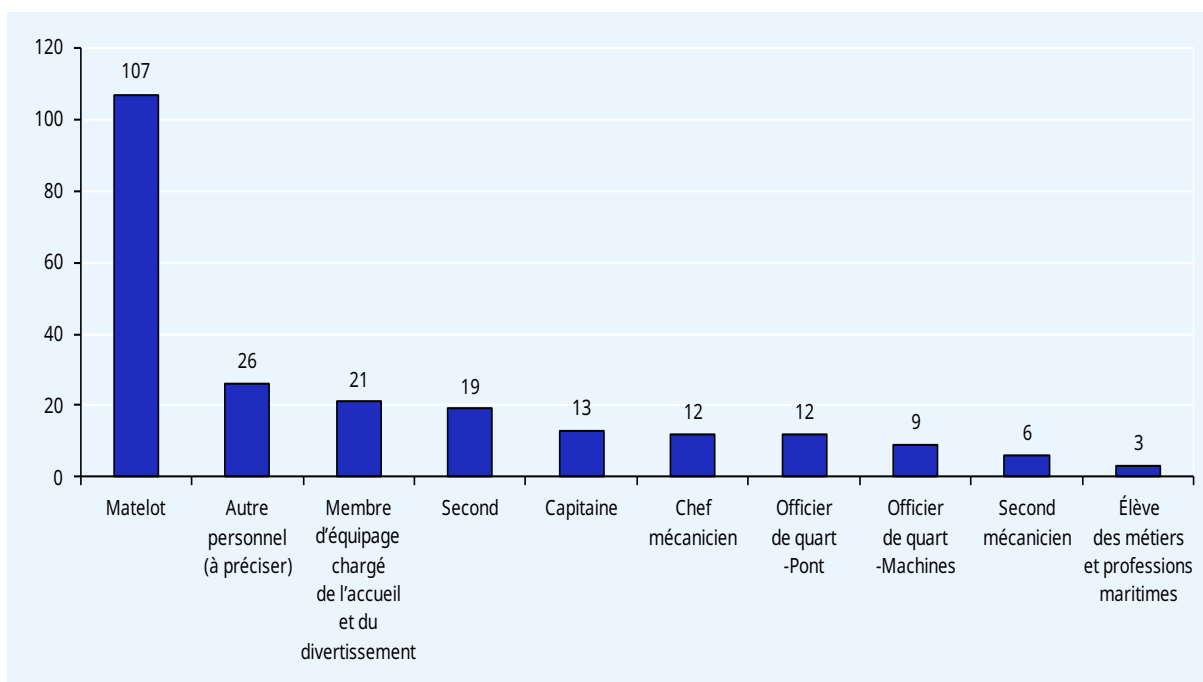
► Graphique 6. Pourcentage de décès de gens de mer en fonction de leur âge (2023) *



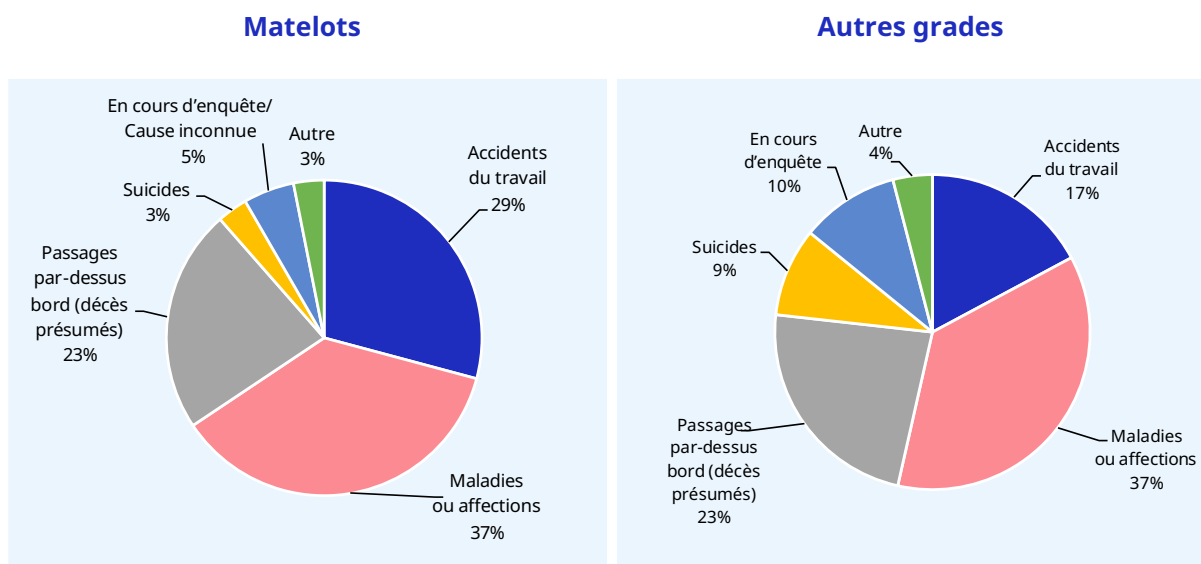
* D'après les informations communiquées par 51 pays. Toutes les données ont été communiquées pour l'année de référence (2023), à l'exception de l'Allemagne (2021) et de l'Estonie (2021). Quelques pays n'ont communiqué que le nombre total de décès sans les ventiler par âge.

Décès de gens de mer par grade de la victime

31. Le grade de la victime a été précisé pour 228 décès de gens de mer.
32. Près de la moitié des victimes étaient des matelots. Une analyse détaillée des décès en fonction du grade et de la cause de décès (voir annexe 2) indique que les matelots risquent davantage d'être victimes d'accidents du travail que les gens de mer d'autres grades (voir graphique 7). En revanche, le risque de suicide est plus répandu pour les autres grades.

► **Graphique 7. Nombre de gens de mer décédés, par grade (2023) ***

* D'après les informations communiquées par 51 pays. Toutes les données ont été communiquées pour l'année de référence (2023), à l'exception de l'Allemagne (2021) et de l'Estonie (2021). Quelques pays n'ont communiqué que le nombre total de décès sans les ventiler par grade du marin.

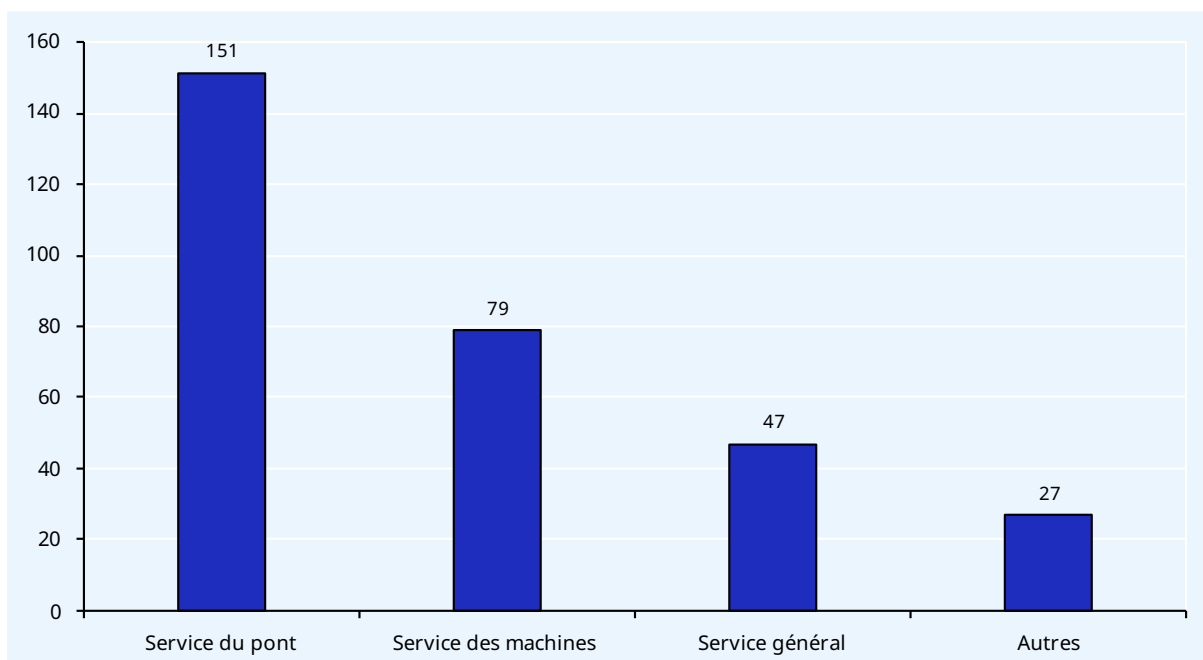
► **Graphique 8. Décès de matelots et de gens de mer d'autres grades, par cause du décès (2023) ***

* D'après les informations communiquées par 51 pays. Toutes les données ont été communiquées pour l'année de référence (2023), à l'exception de l'Allemagne (2021) et de l'Estonie (2021). Quelques pays n'ont communiqué que le nombre total de décès sans les ventiler par grade du marin.

Décès des gens de mer par service

- 33.** Sur l'ensemble des décès signalés, le service du marin a été précisé dans 304 cas. Près de 50 pour cent des victimes étaient affectés au service du pont, ce qui suggère que ce service est le plus exposé à des facteurs de risque. Environ 25 pour cent des décès sont survenus au service machines.
- 34.** Une analyse détaillée des décès en fonction du service du marin et de la cause du décès (voir annexe 2) met en évidence les points suivants:
- les gens de mer affectés au service du pont courent autant de risques de décéder des suites d'un accident du travail que d'une maladie ou encore d'un passage par-dessus bord;
 - les gens de mer affectés au service des machines risquent davantage de mourir de problèmes de santé que d'accidents du travail;
 - les décès par suicide sont plus fréquents chez les gens de mer affectés au service des machines par rapport à ceux du service du pont.

► Graphique 9. Nombre de gens de mer décédés, par service (2023) *



* D'après les informations communiquées par 51 pays. Toutes les données ont été communiquées pour l'année de référence (2023), à l'exception de l'Allemagne (2021) et de l'Estonie (2021). Quelques pays n'ont communiqué que le nombre total de décès sans les ventiler par service.

► D. Couverture des données

35. Le deuxième objectif du questionnaire était d'évaluer combien il est possible de comparer les données relatives aux décès de gens de mer en fonction de la couverture des données sur la cause sous-jacente du décès, de même que sur les gens de mer, les navires et les décès survenus dans l'année suivant l'accident.

Couverture des données sur les décès de gens de mer par cause de décès

36. Au travers du questionnaire, il était demandé aux pays participants de communiquer des données sur cinq causes principales de décès de gens de mer: les accidents du travail, les problèmes de santé, les passages par-dessus bord, les suicides et les autres causes. Les résultats ont mis en évidence d'importantes différences dans la couverture des données relatives à ces causes de décès, essentielles à l'élaboration d'un ensemble complet de statistiques sur les décès de gens de mer.
37. Dans 87 pour cent des pays, un suivi des accidents du travail mortels est assuré, tandis que les décès dus à problèmes de santé sont suivis dans 73,9 pour cent des pays et 76,1 pour cent des pays disposent de données sur les passages par-dessus bord.
38. Les insuffisances avérées dans la couverture et la disponibilité des données sur toutes les causes de décès soulignent le besoin d'apporter des améliorations significatives. Quelques pays ont indiqué disposer de plans précis pour améliorer leurs statistiques dans un avenir proche afin d'y inclure tous les types de décès.
39. Certains pays ne signalent que les décès dus à des accidents du travail et/ou les passages par-dessus bord. Quelques pays, dont l'Égypte, l'Irlande, l'Italie et la Norvège, ont indiqué que leur législation nationale ou leurs dispositions institutionnelles limitaient l'enregistrement des accidents du travail et des passages par-dessus bord. Ce sont en général des Bureaux d'enquête sur les accidents maritimes qui s'occupent de ces décès, tandis que les autres causes de décès, comme les problèmes de santé, relèvent de la compétence d'autres organismes gouvernementaux (organismes de protection sociale, par exemple). Ces pays n'ont signalé aucun décès dû à des maladies ni aucun suicide.

► **Tableau 2. Données sur les décès de gens de mer, par cause de décès (2023) ***

Causes des décès des gens de mer	Nombre de pays	Pourcentage de pays
Maladies ou affections	34	73,9 %
Accidents du travail	40	87,0 %
Passages par-dessus bord (décès présumés)	35	76,1 %
Suicides	27	58,7 %
Autres	16	34,8 %
En cours d'enquête/Cause inconnue	11	23,9 %

* D'après les informations communiquées par 46 pays. Certains pays n'ont pas transmis ces données.

Délai pour les décès résultant d'accidents du travail

40. De grandes différences apparaissent entre les pays en ce qui concerne les décès qui surviennent dans un délai spécifique (un an) après un accident du travail. Seuls 17,3 pour cent des pays ayant fourni des données ont inclus des informations sur ces délais, et même entre ces pays, il existe de fortes variations dans la période maximale considérée. Par exemple, l'Égypte ne tient compte que des décès qui surviennent dans les trois mois suivant un accident du travail, tandis que la période maximale pour déclarer le décès d'une personne portée disparue (passage par-dessus bord) est limitée à 30 jours. En Afrique du Sud, la couverture se limite aux décès survenus dans les trois jours suivant l'accident, alors qu'au Luxembourg, cette période couvre jusqu'à 30 jours. En revanche, la France n'impose aucune limite de temps, ce qui signifie que tous les décès liés à des accidents du travail, quel que soit le moment où ils se produisent, sont inclus dans ses statistiques.
41. Ces divergences rendent la comparaison difficile. Il est probable que les pays ayant des périodes de déclaration plus longues, comme la France, enregistreront un plus grand nombre de décès que ceux dont les délais de déclaration sont plus courts ou qui ne couvrent pas les décès survenus après une certaine période.

► **Tableau 3. Décès survenus dans l'année suivant l'accident (2023) ***

Pays	Période maximale de déclaration
Nouvelle-Zélande	1 an
Luxembourg	30 jours
Sierra Leone	1 an
France	Aucune limite
Égypte	3 mois pour les accidents du travail et 30 jours pour les personnes portées disparues
Panama	1 an
Afrique du Sud	3 jours

* D'après les informations communiquées par 46 pays. Certains pays n'ont pas transmis ces données.

Gens de mer couverts

42. La couverture des gens de mer varie également considérablement d'un pays à l'autre. Les décès des matelots sont consignés dans 73,9 pour cent des pays ayant répondu, tandis que moins de 60 pour cent des pays enregistrent les décès de gens de mer d'autres grades. Dans de nombreux cas, les informations sur la couverture des gens de mer sont soit incomplètes, soit inexistantes, ce qui a une influence sur l'exactitude des résultats de l'enquête.
43. Par conséquent, ces résultats doivent être interprétés avec prudence, car les insuffisances et les incohérences de la couverture peuvent limiter la fiabilité des données et gêner leur comparaison d'un pays à l'autre.

► **Tableau 4. Gens de mer couverts (2023) ***

Groupe de référence des gens de mer	Nombre de pays	Pourcentage de pays
Matelot	34	73,9 %
Second	27	58,7 %
Capitaine	27	58,7 %
Chef mécanicien	25	54,3 %
Officier de quart – Machines	25	54,3 %
Officier de quart – Pont	24	52,2 %
Second mécanicien	24	52,2 %
Membre d'équipage chargé de l'accueil et du divertissement	20	43,5 %
Élève des métiers et professions maritimes	18	39,1 %
Autre personnel	16	34,8 %

* D'après les informations communiquées par 46 pays. Certains pays n'ont pas transmis ces données.

Types de navires couverts

44. Les types de navires inclus dans les statistiques varient également considérablement d'un pays à l'autre. Cette variation est largement due aux différentes activités maritimes des pays et au fait que tous les types de navires ne sont pas enregistrés sous tous les pavillons. Par exemple, les statistiques maritimes de la Suisse ne couvrent que les vraquiers, s'agissant des seuls navires enregistrés sous son pavillon. De même, des pays comme l'Arménie, l'Eswatini et la Roumanie déclarent qu'aucun navire n'est enregistré sous leur pavillon; il n'y a donc aucune donnée pour ces États.

► **Tableau 5. Types de navires couverts (2023) ***

Types de navires couverts	Nombre de pays	Pourcentage de pays
Navires de charge	28	60,9 %
Navires spéciaux	20	43,5 %
Navires porte-conteneurs	22	47,8 %
Navires rouliers à cargaison	16	34,8 %
Vraquiers	26	56,5 %
Pétroliers-chimiquiers	25	54,3 %
Transporteurs de gaz	18	39,1 %
Autres navires-citernes	14	30,4 %
Navires à passagers	24	52,2 %
Yachts	10	21,7 %
Navires opérant au large	20	43,5 %
Navires de service	14	30,4 %
Autres navires (à préciser)	16	34,8 %

* D'après les informations communiquées par 46 pays. Certains pays n'ont pas transmis ces données.

45. Enfin, l'inclusion des navires de pêche dans la compilation des données sur les décès de gens de mer varie. Un certain nombre de pays (par exemple, le Belize, le Danemark, l'Islande, l'Italie, Maurice, la Norvège et le Royaume-Uni) incluent les décès survenus sur des navires de pêche dans leurs statistiques.

► E. Recommandations pour les futures collectes de données

46. Pour garantir le succès des futures collectes de données, il est essentiel:
- de tenir à jour une base de données de contacts: pour que cette base de données soit complète et régulièrement mise à jour, il faut non seulement que le BIT y consacre des efforts, mais aussi que les États Membres s'engagent à l'informer de toute modification.
 - d'améliorer l'accès au questionnaire électronique: rendre le questionnaire électronique aussi convivial et accessible que possible, car de nombreux utilisateurs ont rencontré des problèmes au moment de leur enregistrement et de la création des mots de passe. Le BIT n'a été informé de ces problèmes que par les personnes qui ont demandé de l'aide, mais il est probable que d'autres aient complètement abandonné face à ces difficultés. Une solution de secours serait de s'assurer de la disponibilité du questionnaire au format Excel pour les personnes confrontées à des difficultés techniques.
 - d'améliorer le questionnaire: sur la base des commentaires reçus des utilisateurs et des anomalies observées lors de la collecte de données actuelle.

► F. Résumé et conclusions

47. La sécurité des gens de mer est primordiale et il est essentiel de comprendre les risques auxquels ils sont confrontés pour prévenir les accidents et les décès. La collecte et la compilation de données sur les décès sont essentielles pour définir des politiques qui protègent les travailleurs et améliorent la sécurité des gens de mer partout dans le monde. Cependant, la présente analyse révèle d'importantes lacunes dans la disponibilité des données et leur comparaison, ainsi que des variations dans les types de décès et les gens de mer couverts, les types de navires et l'inclusion ou l'exclusion des navires de pêche. En outre, les divergences dans l'inclusion et/ou l'exclusion des décès survenus dans l'année suivant un accident compliquent encore la comparaison des données sur les décès des gens de mer. Les disparités dans la couverture des données d'un pays à l'autre nuisent aux efforts d'harmonisation des statistiques à l'échelle mondiale.

Limites et défis

48. Plusieurs facteurs limitent la comparaison des données sur les décès de gens de mer:
- disponibilité et actualité des données: les difficultés liées à la disponibilité des données et, dans une certaine mesure, les retards dans la communication des informations empêchent une analyse efficace;
 - harmonisation des données: la normalisation de la collecte des données dans les États Membres reste un défi important en raison des variations dans la couverture des décès et de l'exclusion de décès survenant dans l'année suivant un accident;

- champ d'application: les disparités dans la couverture des gens de mer conduisent à des données hétérogènes sur les décès;
- absence de ventilation des données par type et taille des navires, par service, âge, sexe et grade du marin: les différences dans les types et la taille des navires inclus dans les statistiques, ainsi que l'absence des principales caractéristiques démographiques des victimes, compliquent encore l'harmonisation des données mondiales.

Recommandations

- 49.** Certains pays ont mis en place des systèmes de déclaration solides, ce qui leur permet d'obtenir des données plus complètes et fiables. D'autres pays peuvent s'inspirer de ces dispositifs en se concentrant sur les points suivants:
- améliorer l'infrastructure de collecte des données;
 - améliorer l'exhaustivité des données, au-delà des accidents du travail, en élargissant la collecte des données pour inclure les décès dus à des problèmes de santé et à d'autres facteurs de risque sur le lieu de travail, et les suicides; ce point est également essentiel pour élaborer des politiques ciblées visant à traiter toutes les causes sous-jacentes des décès;
 - renforcer les mécanismes d'application.

Conclusion

- 50.** Les résultats mettent en évidence des différences notables dans la disponibilité et la qualité des sources de données utilisées pour générer des statistiques sur les décès des gens de mer. Si la plupart des pays ont mis en place des systèmes de collecte d'informations capables de répertorier les décès dus à certaines causes, les données disponibles dans environ la moitié des pays ayant fourni des informations ne permettent pas de ventiler en détail les décès par facteurs clés. En outre, la couverture par cause de décès doit être améliorée pour garantir la fiabilité des données.
- 51.** En comblant ces lacunes, les autorités nationales peuvent mettre en place des actions efficaces pour réduire le nombre de décès et créer un environnement de travail plus sûr et plus sain pour tous les gens de mer.

► **Annexe I****Pays ayant participé à la collecte de données menée à titre expérimental sur les décès des gens de mer, par type de cause de décès**

1	Afrique du Sud	30	Inde
2	Albanie	31	Irlande
3	Allemagne	32	Islande
4	Antigua-et-Barbuda	33	Italie
5	Argentine	34	Jamaïque
6	Arménie **	35	Kenya
7	Australie	36	Kiribati *
8	Bahamas	37	Lettonie
9	Barbade	38	Lituanie
10	Belgique	39	Luxembourg
11	Belize	40	Malte *
12	Bermudes	41	Maroc
13	Brésil	42	Maurice
14	Bulgarie	43	Mexique
15	Canada	44	Nouvelle-Zélande
16	Chine	45	Norvège
17	Chypre	46	Panama
18	Colombie *	47	Portugal
19	Danemark	48	Roumanie **
20	Égypte	49	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
21	Espagne	50	Sierra Leone
22	Estonie	51	Singapour
23	Eswatini **	52	Slovénie
24	Finlande	53	Sri Lanka
25	France	54	Suède
26	Géorgie	55	Suisse
27	Grèce	56	Thaïlande
28	Hong-kong, Chine	57	Ukraine
29	Île de Man		

* Pays pour lesquels aucune donnée n'est disponible; ** Pays dont aucun navire ne bat le pavillon

► Annexe 2

Statistiques sommaires

Principaux ensembles: Décès des gens de mer, par cause du décès (2023) *

	Nombre total de décès	Accidents du travail	Maladies ou affections	Passages par-dessus bord	Suicides	En cours d'enquête/ Cause inconnue	Autres
Nombre total de gens de mer décédés	403	74 (18,4 %)	139 (34,5 %)	91 (22,6 %)	26 (6,5 %)	17 (4,2 %)	37 (9,2 %)
Par type de navire	400	72 (18 %)	132 (33 %)	88 (22 %)	26 (6,5 %)	17 (4,2 %)	22 (5,5 %)
Par jauge brute	323	53 (16,4 %)	102 (31,6 %)	71 (22 %)	18 (5,6 %)	16 (5 %)	7 (2,2 %)
Par position du navire	339	66 (19,5 %)	103 (30,4 %)	70 (20,6 %)	18 (5,3 %)	16 (4,7 %)	7 (2,1 %)
Par sexe	364	69 (19 %)	122 (33,5 %)	81 (22,3 %)	23 (6,3 %)	15 (4,1 %)	19 (5,2 %)
Par âge	223	43 (19,3 %)	70 (31,4 %)	44 (19,7 %)	12 (5,4 %)	15 (6,7 %)	5 (2,2 %)
Par grade	228	45 (19,7 %)	71 (31,1 %)	45 (19,7 %)	12 (5,3 %)	15 (6,6 %)	7 (3,1 %)
Par service	304	59 (19,4 %)	103 (33,9 %)	70 (23 %)	18 (5,9 %)	15 (4,9 %)	7 (2,3 %)

* D'après les informations communiquées par 51 pays. Certains pays n'ont communiqué que le nombre total de décès, sans ventilation ni cause des décès.

Données sommaires sur les décès de gens de mer (2023) *

	Nombre total de décès	Accidents du travail	Maladies ou affections	Passages par-dessus bord	Suicides	En cours d'enquête/ Cause inconnue	Autres
Nombre total de gens de mer décédés	403	74 (18,4 %)	139 (34,5 %)	91 (22,6 %)	26 (6,5 %)	17 (4,2 %)	37 (9,2 %)
Par type de navire							
Vraquiers	96	23 (24 %)	34 (35,4 %)	16 (16,7 %)	7 (7,3 %)	0 (0 %)	5 (5,2 %)
Navires de charge	61	18 (29,5 %)	7 (11,5 %)	20 (32,8 %)	0 (0 %)	7 (11,5 %)	0 (0 %)
Navires porte-conteneurs	58	6 (10,3 %)	29 (50 %)	10 (17,2 %)	8 (13,8 %)	1 (1,7 %)	2 (3,4 %)
Pétroliers-chimiquiers	54	6 (11,1 %)	24 (44,4 %)	8 (14,8 %)	4 (7,4 %)	2 (3,7 %)	5 (9,3 %)
Autres navires (à préciser)	43	12 (27,9 %)	1 (2,3 %)	19 (44,2 %)	0 (0 %)	1 (2,3 %)	3 (7 %)
Navires à passagers	43	4 (9,3 %)	20 (46,5 %)	4 (9,3 %)	5 (11,6 %)	5 (11,6 %)	4 (9,3 %)
Navires opérant au large	15	1 (6,7 %)	10 (66,7 %)	2 (13,3 %)	1 (6,7 %)	0 (0 %)	0 (0 %)

	Nombre total de décès	Accidents du travail	Maladies ou affections	Passages par- dessus bord	Suicides	En cours d'enquête/ Cause inconnue	Autres
Navires rouliers à cargaison	7	0 (0 %)	3 (42,9 %)	1 (14,3 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (14,3 %)
Navires de service	7	1 (14,3 %)	1 (14,3 %)	4 (57,1 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (14,3 %)
Transporteurs de gaz	6	1 (16,7 %)	3 (50 %)	0 (0 %)	1 (16,7 %)	1 (16,7 %)	0 (0 %)
Navires spéciaux	5	0 (0 %)	0 (0 %)	3 (60 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Yachts	5	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (20 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (20 %)
Autres navires-citernes	0	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Par jauge brute							
Petite (100 à 499)	31	1 (3,2 %)	0 (0 %)	8 (25,8 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (3,2 %)
Moyenne (500 à 24 999)	129	28 (21,7 %)	29 (22,5 %)	34 (26,4 %)	5 (3,9 %)	11 (8,5 %)	3 (2,3 %)
Grande (25 000 à 59 999)	118	21 (17,8 %)	52 (44,1 %)	18 (15,3 %)	11 (9,3 %)	4 (3,4 %)	1 (0,8 %)
Très grande (> à 60 000)	45	3 (6,7 %)	21 (46,7 %)	11 (24,4 %)	2 (4,4 %)	1 (2,2 %)	2 (4,4 %)
Par position du navire au moment des faits							
En mer	208	33 (15,9 %)	61 (29,3 %)	45 (21,6 %)	10 (4,8 %)	8 (3,8 %)	3 (1,4 %)
Dans un port	101	26 (25,7 %)	31 (30,7 %)	22 (21,8 %)	8 (7,9 %)	6 (5,9 %)	4 (4 %)
Au mouillage	24	5 (20,8 %)	10 (41,7 %)	3 (12,5 %)	0 (0 %)	2 (8,3 %)	0 (0 %)
Inconnue	6	2 (33,3 %)	1 (16,7 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Par sexe							
Hommes	356	69 (19,4 %)	119 (33,4 %)	81 (22,8 %)	21 (5,9 %)	14 (3,9 %)	19 (5,3 %)
Femmes	7	0 (0 %)	3 (42,9 %)	0 (0 %)	2 (28,6 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Autres/Inconnu	1	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (100 %)	0 (0 %)
Par âge							
30 ans et plus	186	35 (18,8 %)	62 (33,3 %)	32 (17,2 %)	9 (4,8 %)	14 (7,5 %)	5 (2,7 %)
De 19 à 29 ans	37	8 (21,6 %)	8 (21,6 %)	12 (32,4 %)	3 (8,1 %)	1 (2,7 %)	0 (0 %)
De 16 à 18 ans	0	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Par grade							
Matelot	107	28 (26,2 %)	35 (32,7 %)	22 (20,6 %)	3 (2,8 %)	5 (4,7 %)	3 (2,8 %)
Autre personnel (à préciser)	26	6 (23,1 %)	1 (3,8 %)	8 (30,8 %)	0 (0 %)	2 (7,7 %)	1 (3,8 %)
Membre d'équipage chargé de l'accueil et du divertissement	21	0 (0 %)	10 (47,6 %)	1 (4,8 %)	6 (28,6 %)	2 (9,5 %)	0 (0 %)

	Nombre total de décès	Accidents du travail	Maladies ou affections	Passages par- dessus bord	Suicides	En cours d'enquête/ Cause inconnue	Autres
Second	19	4 (21,1 %)	7 (36,8 %)	2 (10,5 %)	0 (0 %)	2 (10,5 %)	1 (5,3 %)
Capitaine	13	0 (0 %)	6 (46,2 %)	2 (15,4 %)	0 (0 %)	1 (7,7 %)	0 (0 %)
Chef mécanicien	12	2 (16,7 %)	2 (16,7 %)	2 (16,7 %)	0 (0 %)	2 (16,7 %)	0 (0 %)
Officier de quart – Pont	a	2 (16,7 %)	3 (25 %)	6 (50 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Officier de quart – Machine	9	0 (0 %)	3 (33,3 %)	2 (22,2 %)	2 (22,2 %)	1 (11,1 %)	1 (11,1 %)
Second mécanicien	6	2 (33,3 %)	3 (50 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (16,7 %)
Élève des métiers et professions maritimes	3	1 (33,3 %)	1 (33,3 %)	0 (0 %)	1 (33,3 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Par service							
Service du pont	151	37 (24,5 %)	44 (29,1 %)	38 (25,2 %)	5 (3,3 %)	9 (6 %)	4 (2,6 %)
Service des machines	79	15 (19 %)	28 (35,4 %)	18 (22,8 %)	5 (6,3 %)	4 (5,1 %)	1 (1,3 %)
Service général	47	1 (2,1 %)	26 (55,3 %)	8 (17 %)	7 (14,9 %)	0 (0 %)	2 (4,3 %)
Autre	27	6 (22,2 %)	5 (18,5 %)	6 (22,2 %)	1 (3,7 %)	2 (7,4 %)	0 (0 %)

* D'après les informations communiquées par 51 pays. Certains pays n'ont communiqué que le nombre total de décès, sans ventilation ni cause de décès.

Résumé de la couverture des données (2023) *

Cause des décès des gens de mer	Nombre de pays disposant de données
Maladies ou affections	34 (73,9 %)
Accident du travail	40 (86,9 %)
Passage par-dessus bord (décès présumés)	35 (76,0 %)
Suicide	27 (58,6 %)
En cours d'enquête/Cause inconnue	11 (23,9 %)
Autre	16 (34,7 %)
Décès survenus dans l'année suivant l'accident	
Oui	8 (17,3 %)
3 jours	1 (2,0 %)
30 jours	1 (2,0 %)
3 mois	1 (2,0 %)
1 année	3 (6,5 %)
Aucune limite	1 (2,0 %)
Non	36 (78,2 %)
Grade des gens de mer	
Matelot	34 (73,9 %)
Second	27 (58,6 %)
Chef mécanicien	25 (54,3 %)
Membre d'équipage chargé de l'accueil et du divertissement	20 (43,4 %)
Capitaine	27 (58,6 %)
Officier de quart – Pont	24 (52,1 %)
Officier de quart – Machines	25 (54,3 %)
Second mécanicien	24 (52,1 %)
Autre personnel	16 (34,7 %)
Élève des métiers et professions maritimes	18 (39,1 %)
Types de navires	
Navires de charge	28 (60,8 %)
Navires spéciaux	20 (43,4 %)
Navires porte-conteneurs	22 (47,8 %)
Navires rouliers à cargaison	16 (34,7 %)

Cause des décès des gens de mer	Nombre de pays disposant de données
Vraquiers	26 (56,5 %)
Pétroliers-chimiquiers	25 (54,3 %)
Transporteurs de gaz	18 (39,1 %)
Autres navires-citernes	14 (30,4 %)
Navires à passagers	24 (52,1 %)
Yachts	10 (21,7 %)
Navires opérant au large	20 (43,4 %)
Navires de service	14 (30,4 %)
Autres navires (à préciser)	16 (34,7 %)

* D'après les informations communiquées par 46 pays. Certains pays n'ont pas communiqué d'informations sur la couverture des décès des gens de mer.